



Onze **LUCHTMACHT**

Nummer 5 | oktober 2021

Opleiding wapeninstructeur nieuwe stijl

Weapons Instructor Course

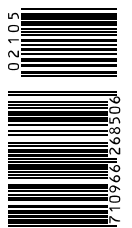


Evacuatie Kaboel

Poster: Italiaanse F-35A

Alouette-museum

Prijs €6,50



0 2105
BP 8710966268500



Onze Luchtmacht is een uitgave van de Koninklijke Nederlandse Vereniging Onze Luchtmacht en verschijnt zes keer per jaar. 73^e jaargang nummer 5, oktober 2021

Hoofdredacteur

Arno Marchand
redactie@onzeluchtmacht.nl

Eindredactie

Pieter Davids en Kees van der Mark

Redactie

Gerrit Boxem, Frank Crebas,
Gert Kromhout en Riekelt Pasterkamp

Video

Ramon Faber

Vormgeving

Optima Forma bv

Druk

JEA

Advertenties

Bedrijven, instellingen en particulieren kunnen adverteren in Onze Luchtmacht of op www.onzeluchtmacht.nl. Tarieven verstrekt op aanvraag bij advertentie-exploitatie: Ed Rothuis, ER-Communicatie, 06-27028877, info@er-communicatie.nl, www.er-communicatie.com.

Lid worden

Opgeven als lid kan op www.onzeluchtmacht.nl. U kunt daarna deelnemen aan activiteiten van de KNVOL en ontvangt zes keer per jaar dit verenigingsblad. Inschrijven kan het hele jaar met als ingangsdatum 1 januari of 1 juli.

Lidmaatschap per jaar: € 29,00

Buitenland: € 40,50

Gezinsleden: € 9,00

Voor opzeggen, ledenadministratie, KNVOL-organisatie en secretariaten regiobesturen: zie Verenigingsnieuws.

Copyright

Overname van artikelen en foto's alleen na schriftelijke toestemming van de hoofdredacteur.

ISSN 0030-3208

 **onzeluchtmacht**

 **onzeluchtmachtofficial**

 **www.onzeluchtmacht.nl**

 **@onzeluchtmacht**



Foto: Kees van der Mark



Foto: Frank Crebas



Briefing	4
Van alles wat	
Binnenland	5
Falcon Leap	8
Parachutisten en cargodrops boven Nederland en België: 11 Luchtmobiele Brigade en 336 Squadron houden in september de jaarlijkse internationale oefening Falcon Leap.	
Buitenland	10
Weapons Instructor Course	12
Naast Belgische, Noorse en Nederlandse vliegers, doorlopen dit jaar ook niet-vliegers de wapen- instructeursopleiding op Vliegbasis Leeuwarden.	
Evacuatie Kaboel	18
In augustus was het voor Defensie alle hens aan dek om evacués uit Kaboel te halen. Eindhoven personeel komt in actie met de KDC-10, A330 MRTT en bovenal de C-130.	
Poster	26
Hoogtepunt voor velen op de Kaivopuisto Airshow is het voorvliegen van een Italiaanse F-35A van het Baltic Air Policing-detachement op vliegbasis Ämari in Estland.	
Alouette-museum Barneveld	29
Vijf jaar na uitfasering is de Alouette III terug in Nederland. Niet meer operationeel, maar in een museum waar liefhebbers de vijf decennia KLu-geschiedenis levend houden.	
Kaivopuisto Airshow	34
De grootste vliegshow van Finland, ten zuiden van Helsinki, stond dit jaar in het teken van de vervanging van de Hornet. Dat was duidelijk te zien aan de deelnemers.	
Baltic Air Policing	36
Vanaf de Estse luchtmachtbasis Ämari is de Italiaanse luchtmacht de eerste die de F-35A Lightning II inzet om het Baltische luchtruim te beschermen tegen ongewenste indringers.	
Vliegend verleden	40
In elke uitgave een greep uit fotoarchieven. Deze keer een F-104G zoals Willem Helfferich het type het liefste zag: clean, zonder tanks en schuin van voren gefotografeerd.	
Harvard	42
In de jaren 50 is Gilze-Rijen de basis voor de Voortgezette Vlieger Opleiding. Dagelijks beleven jonge en onervaren leerling-vliegers vele avonturen op de AT-6 Harvard.	
SAR-Meet	46
Welke van de zeven helikopterbemanningen is eind september de beste op de internationale Search and Rescue Meet op de Belgische vliegbasis Koksijde?	
Column Anne Tjepkema	47
De Zwitserse beslissing	
Verenigingsnieuws	48

Omslagfoto: WIC-commandant majoor 'Cribs' en een collega maken zich klaar voor een vlucht in de F-35 vanaf Vliegbasis Leeuwarden.
Foto: Frank Crebas



Van alles wat

Voorzitter KNVOL commodore b.d. drs. Tom de Bok

De zomerperiode is weer achter de rug en we pakken de draad van het gewone leven weer op. Normaal is de zomerperiode ook vanuit defensie- en veiligheidsoptiek rustig. Velen zijn met vakantie en de politiek is met reces. Dit alles was deze zomer anders: instorting van Afghanistan; een Europees leger; de defensiebegroting; Iraanse minister naar Nederland en de nieuwe vrachtwagens van Defensie die te zwaar en te hoog zijn en teveel brandstof verbruiken. Ik ga in op drie onderwerpen.

Afghanistan 'ingestort'. De eerste vraag is of dat ook het geval is. De Taliban is terug van nooit weggeweest. Hoewel door de media en de politiek wordt gesproken alsof het een inval is van een buitenlandse militaire macht, is het gewoon een binnenlandse partij die na twintig jaar met minimale militaire middelen de macht teruggrijpt. Na de Amerikaanse inval in 2002 is de Taliban opgegaan in de bevolking en ondergronds verdergegaan. Het leiderschap is vanuit Pakistan doorgeslagen met het uitbouwen van de Taliban onder het motto 'wij hebben de tijd'. Dit kan ook vrij eenvoudig, want een groot deel van de bevolking steunt de Taliban. Ik kan hierover uit eigen ervaring spreken. In 2005 was ik commandant van een Provinciaal Reconstructie Team (PRT) in de Provincie Baghlan, gelegerd in Pol-e-Khomri. In die periode doorkruisten wij de hele provincie in onze ijver om hearts en minds van de bevolking te winnen. We deden van alles: waterputten en stroomvoorziening aanleggen, helpen met het opzetten van scholen en lokaal bestuur en het initiëren van kleinschalige economische projecten. Natuurlijk werden ons geld en onze projecten graag in ontvangst genomen. Maar de Taliban-cultuur gebaseerd op de islam en de daarbij behorende sharia bleven de basis van de samenleving. Vrijwel niemand zat te wachten op onze 'westerse' ideeën. Actieve Taliban-leden hadden het 'naambordje' op de deur aangepast. Dat was overigens niets nieuws. Na de val van de Muur in 1989 zagen we hetzelfde proces; veel communistische leiders transformeerden onmiddellijk tot fervent democraten. Ook de afgelopen twintig jaar zijn jongens naar de madrassen gestuurd om tot Talib te worden opgeleid. Dit zijn de strijders van nu. Ik ben ervan overtuigd dat veel jongens waaraan wij kleurboeken en frisbees hebben uitgedeeld, nu Talibanstrijder zijn. Ten slotte nog een opmerking over de suggestie dat Nederland veel Afghanen in dienst had die nu moeten worden opgehaald. Ons PRT heeft uiteraard gebruik gemaakt van diensten van lokale Afghanen. Aannemers, bewakers, tolken voor hand- en

spandiensten. Want echte tolken kwamen uit Nederland. Deze Afghanen werden via de gouverneur bemiddeld en door ons niet geregistreerd. De meesten konden ook niet lezen of schrijven, noch konden we hun identiteit verifiëren. Ook het frame dat na zestien jaar deze mensen door de Taliban zullen worden vermoord, is op zijn minst twijfelachtig. Immers, dan was dat allang gebeurd, want de Taliban zijn nooit weggeweest.

'Deze schokkende mededeling vanuit met ministerie van Defensie zou toch moeten leiden tot onmiddellijke actie, zou je denken'

Defensiebegroting. "Defensie kan haar grondwettelijke taak niet uitvoeren." Deze schokkende mededeling vanuit met ministerie van Defensie zou toch moeten leiden tot onmiddellijke actie, zou je denken. Echter, onze Kamerleden zwegen en ook het demissionaire kabinet ziet geen aanleiding hier ook maar iets aan te doen, getuige de fooi van ca € 400 waarmee het budget voor 2022 wordt verhoogd. Dit terwijl de Commandant der Strijdkrachten heeft aangegeven minimaal 4,5 miljard euro extra nodig te hebben om aan de grondwettelijke taken te voldoen. Als dit geld niet komt, is een nog kleinere krijgsmacht onvermijdelijk. Gevolg: Nederland blijft een onbetrouwbare bondgenoot en lapt ook de veiligheid van haar bevolking aan de laars.

Een Europees leger. Dat is de oplossing volgens de EU en sommigen in Nederland. Als de politieke wil er is, dan is een Europese interventiemacht een fluitje van een cent. Dan laat ik de materiele tekortkomingen even rusten, want Europa heeft nu al een groot tekort aan wapensystemen, waardoor een inzet zonder Amerikaanse steun onmogelijk is. Het is de politieke wil waar het omdraait. Een gezamenlijk buitenlands en veiligheidsbeleid is de grondslag. Dus geen nationale ministers van Buitenlands Zaken meer, maar alleen een EU-ministerie. Wel een aardige bezuiniging trouwens. Ook nationale parlementen spelen geen rol meer op dit gebied. Hoever kun je als politicus zijn losgezongen van de realiteit? Heel ver, zo blijkt. ●

Reageren: voorzitter@onzeluchtmacht.nl

Binnenland

Eerste approaches in Nederland met MQ-9

Vliegbasis Leeuwarden had op woensdag 1 september de primeur van de eerste approaches met een groot op afstand bestuurd vliegtuig in Nederland. Dat gebeurde om de betreffende procedures te testen. De test werd uitgevoerd met een MQ-9B SeaGuardian van de fabrikant General Atomics Aeronautical Systems Inc.

(GA-ASI). Dit zusje van de door de KLu gekochte MQ-9A Block 5 Reaper steeg op vanaf RAF Waddington, waar zich ook de vlieger van GA-ASI bevond.

Aan deze mijlpaal op weg naar de invoering van de Reaper ging een half jaar voorbereiding vooraf, in samenwerking met eenheden op onder meer Schiphol en Nieuw Milligen, de verkeersleiding op Leeuwarden en de Militaire Luchtvaartautoriteit. Luitenant-kolonel-vlieger Boudewijn 'Bout' Roddenhof, commandant van 306 Squadron waarbij de MQ-9's worden ingedeeld: "Deze test is het sluitstuk van een jarenlang

proces om het vliegen met onbemande toestellen in te bedden in het Nederlandse luchtruim. We hebben procedures ontwikkeld om het als ieder ander vliegtuig te laten deelnemen aan het luchtverkeer. In feite is het business as usual, behalve dat de vlieger niet in het toestel zit."

Tweede luitenant Danny Huizinga beaamt dat. Hij was de verkeersleider op Schiphol die de MQ-9B begeleidde. "Het is heel leuk om deze primeur mee te maken, maar verder is het voor mij het zoveelste stipje op mijn radarscherm. Hij vliegt alleen veel langzamer dan wat

De MQ-9B van GA-ASI voert een nadering uit op Vliegbasis Leeuwarden. Deze vlucht paste binnen een serie demonstratievluchten in Europa, bedoeld om de geschiktheid van het toestel voor maritieme operaties aan te tonen. Foto: Pieter Davids

we gewend zijn op Leeuwarden. En er zit twee seconden vertraging op de lijn met de vlieger. Het contact verliep echter probleemloos. Ik moest één keer iets opnieuw zeggen maar dat gebeurt wel vaker, bijvoorbeeld omdat iemand net even met een co-piloot praat. Tijdens de nadering zaten er twee F-35's in het circuit op Leeuwarden. Zo kon ik meteen ondervinden hoe het is om een vliegtuig met een behoorlijk andere

performance op te zetten voor de baan. Ik kon direct aan de bak omdat één van de F-35s er te strak voor zat. Die heeft de toren van Leeuwarden achter de MQ-9 laten passen. Ook hebben we nieuwe procedures uitgetest, zoals de 'hand-over box'. Dat is een holding waar de MQ-9 automatisch naartoe vliegt als er een verbroken verbinding is met de vlieger. Een leerzame dag dus." (Pieter Davids)



Orange Jumper naar Volkel

F-16BM J-066 'Orange Jumper' vertrok op maandag 2 augustus als allerlaatste gebaseerde F-16 van Vliegbasis Leeuwarden. Het testvliegtuig slijt zijn

laatste dagen op Volkel. Daar aangekomen ging het toestel al snel de spuithangar in, om er weer uit te komen met een Brabants geblokte in plaats van

Friese band op de ventral fins. De tekst 'AFB Leeuwarden' op de staart maakte plaats voor 'Volkel'. Volgens planning zou dit toestel vanaf eind oktober

nog een aantal (test)vluchten gaan maken vanaf de Brabantse basis, waarna het in 2022 buiten dienst wordt gesteld. (Kees van der Mark)



Nadat de J-066 op Volkel aankwam, werd het testtoestel voorzien van Brabantse vlag en opschrift 'Volkel'. Foto: Ron van Dijk



Op onzeluchtmacht.nl staat een video van een missie met de J-066. Nieuwsgierig? Scan de QR-code.



De nieuwste F-35A voor de KLu is de F-021, die op 6 oktober binnenkwam op Vliegbasis Leeuwarden. Foto: Kees van der Mark



KC-30M T-058 arriveerde op 31 augustus op Eindhoven, als vijfde toestel voor de Multinational MRTT Unit. Foto: Coen van den Heuvel/Flash

Vlootuitbreidingen gaan door

In de afgelopen maanden zijn weer flink wat toestellen afgeleverd in Nederland. Drie nieuwe F-35A's maakten binnen relatief korte tijd hun eerst vluchten vanaf de fabriek in het Italiaanse Cameri. Dat gebeurde op 23 juli en 24 en 25 augustus. Deze F-019, F-020 en F-021 kwamen op respectievelijk 31 augustus, 29 september en 6 oktober naar Vliegbasis Leeuwarden.

Daarmee komt het F-35-bestand van de KLu op 21, waarvan 13 op Leeuwarden. Met de aflevering van de D-481 op 31 augustus groeide het aantal CH-47F MYII CAAS Chinooks van 298 Squadron op Gilze-Rijen naar vier. Ondertussen kwamen ook vier nieuwe Chinooks aan bij het Logistiek Centrum Woensdrecht, waar ze worden opgebouwd en vliegklaar

gemaakt voor 298 Squadron. De D-601 en D-602 arriveerden op 28 augustus, gevolgd door de D-483 en D-485 op 9 oktober. Als eerste daarvan maakte de D-601 een testvlucht vanaf Woensdrecht op 11 oktober. Dit is een van de zes CH-47F(NL)'s die zijn omgebouwd tot MYII CAAS-standaard. Met de uitfasering van de D-662 op

24 augustus liep het aantal CH-47D's van 298 Squadron terug tot vijf. Vliegbasis Eindhoven verwelkomde eveneens op 31 augustus een nieuwe KC-30M (A330 MRTT) voor de Multinationale MRTT Unit. Het toestel met staartnummer T-058 is het vijfde voor de eenheid. Daarvan staan er nu drie op Eindhoven en twee op Köln-Wahn. (Kees van der Mark)

Zomeroffensief NMM Soesterberg

In het weekend van 4/5 september vond weer het Zomeroffensief plaats van het Nationaal Militair Museum in Soesterberg. Bij die gelegenheid zette het museum personeel ook enkele vliegtuigen uit het depot op de betonstrip naast het museum. Dit jaar ging het om de NF-5B, TF-104G, F-4E en Alouette II. Die laatste twee zijn op deze foto te zien. (KvdM)
Foto: Kees van der Mark



Do228's maken 10.000 missies vol



De Do228's vlogen 10.000 missies in 14 jaar. De betrokkenheid van het CLSK bij de Kustwachtvluchten stopt in 2022. Foto: Frank Crebas

De Kustwachteenheid van 334 Squadron op Schiphol-Oost vierde op 20 augustus dat de twee Dornier Do228-212's 10.000 missies hebben gevlogen voor de Nederlandse Kustwacht. Sinds ingebruikname eind 2007 vlogen ze al 22.250 uur. De Dorniers zijn 24 uur per dag inzetbaar voor onder meer zoek- en reddingacties, toezicht op milieuverontreiniging, grensbewaking, scheepvaartcontrole en visserij-inspectie. De bemanningen bestaan uit

vliegers van het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK), aangevuld met luchtwaarnemers van Rijkswaterstaat, Douane en de Koninklijke Marechaussee. De Do228's worden volgend voorjaar vervangen door twee grotere patrouillevliegtuigen van het type Dash 8. In tegenstelling tot de Dorniers zijn die niet in eigendom en beheer van het CLSK, maar van een Canadees-Nederlands consortium dat ook de vliegers gaat leveren. (Kees van der Mark)

Helikopters Bristow nemen SAR-taak Kustwacht over

De Nederlandse Kustwacht is van plan de search and rescue (SAR)-taak met helikopters vanaf 1 juli 2022 te laten uitvoeren door Bristow Helicopters. Bij een aanbesteding door de Defensie

Materieel Organisatie kwam het Britse bedrijf in april als winnaar uit de bus voor dit contract met een looptijd van tien jaar. Concurrent NHV stapte daarop naar de rechter om de uitkomst te

betwisten, maar die besloot op 11 augustus dat de gunning aan Bristow rechtmatig is. De nieuwe SAR-helikopters moeten 24/7 inzetbaar zijn met een beschikbaarheid van 20 minuten en het volledige inzetgebied binnen 90 minuten kunnen bestrijken. Daarvoor opereren ze vanaf Den Helder Airport en een tweede basis in Zuidwest-Nederland. De helikopter(s) moeten een – eventueel gezamenlijke – capaciteit bieden van zestien geredde

personen. Bristow zegt hieraan te kunnen voldoen met Leonardo AW189's, die vanuit Den Helder en vliegveld Midden-Zeeland vliegen. NHV wilde hiervoor Airbus H175's inzetten vanaf Den Helder en Pistoollhaven bij Rotterdam. Op dit moment voeren AS365N Dauphins van NHV de SAR-taak voor de Kustwacht nog uit. Dat gebeurt onder een vijfjarig contract dat op 1 juli 2015 inging en inmiddels tweemaal met een jaar is verlengd. (Kees van der Mark)



Bristow vliegt vanaf juli 2022 met AW189's voor de Nederlandse Kustwacht. Het bedrijf opereert ook met dit type voor de Britse HM Coastguard, in combinatie met de Sikorsky S-92A. Foto: Kees van der Mark

Chinooks schieten Albanië te hulp

Vanwege aanhoudende natuurbranden hielp een detachement van het Defensie Helikopter Commando met twee CH-47D Chinooks van 298 Squadron en veertig militairen tussen 7 en 28 augustus met blussen in Albanië. Daarbij maakten de Chinooks gebruik van bambi buckets. Eén Chinook werd vrijwel continu ingezet; een tweede stond op de luchthaven van hoofdstad Tirana paraat als back-up. Op 13 augustus waren ze gelijktijdig actief. In totaal dropten de helikopters 493 ladingen

op het vuur, goed voor zo'n drie miljoen liter. Aanvankelijk zou de inzet tot 21 augustus duren, maar in overleg met de Albanese autoriteiten is dat met een week verlengd omdat de nood op dat moment nog hoog was. Tegen de tijd dat het detachement terugkeerde naar Gilze-Rijen waren de branden bestreden of onder controle. Met oog op de verlenging werd een van de twee Chinooks halverwege afgelost door een toestel dat nog meer vliegtuigen te gaan had. (Kees van der Mark)



Het Chinook-detachement maakte lange dagen in Albanië om zoveel mogelijk waterladingen op de branden te droppen. Foto: Mediacentrum Defensie, sergeant-majoor Hille Hillinga

KORT NIEUWS

KC-30M tankt F-35 in de lucht

De Multinational MRTT Unit bereikte op 15 september een nieuwe mijlpaal door voor het eerst een Nederlandse F-35A in de lucht bij te tanken bij daglicht. De F-010 van 322 Squadron maakte die dag contact met de refuelling boom van de KC-30M. De test vond plaats in het kader van het certificeringprogramma van de nieuwe tankvliegtuigen. Op 5 oktober werd daarin een volgende stap gezet, toen een KC-30M voor het eerst een Tornado van de Luftwaffe in de lucht bijtankte. (KvdM)

Faciliteiten motorenonderhoud F-35 open

Op Vliegbasis Woensdrecht zijn op vrijdag 1 oktober twee state-of-the-art gebouwen geopend waar de F135-motoren van Europese F-35's worden onderhouden en getest. Woensdrecht is in 2014 aangewezen als één van de vier locaties wereldwijd waar onderhoud aan F135-motoren plaatsvindt. Twee andere zijn gevestigd in de VS en Australië, een vierde opent binnenkort in Noorwegen. De werkzaamheden aan de Europese en Israëlische motoren worden verdeeld over Nederland en Noorwegen. (KvdM)

Falcon Leap 2021

Samen met 336 Squadron houdt 11 Luchtmobiele Brigade tussen 6 en 17 september de jaarlijkse airborne-oefening Falcon Leap. Daarin draait het vooral om internationale samenwerking en het bekend raken met elkaars materieel en procedures. Zo wordt de interoperabiliteit vergroot. Alle deelnemende transportvliegtuigen opereerden vanaf Vliegbasis Eindhoven. De parachutisten en andere manschappen overnachtten op het kazerneterrein in Schaarsbergen. Net als voorgaande jaren stond de eerste week in het teken van cargodrops met

behelp van het container delivery system (CDS). Naast C-130's van 336 Squadron deden hieraan een Poolse C295M en een Italiaanse C-130J-30 mee. Bovendien kwamen drie C-130J-30's van de 317th Airlift Wing (AW) op Dyess Air Force Base in Texas naar Eindhoven voor Falcon Leap. In deze eerste week dropten zes toestellen tachtig CDS-pallets boven de Marnewaard, Vliegbasis Deelen en Schaffen in België. Een US Air Force Hercules wierp bovendien een zware lading (van meer dan 1.000 kg) af. De tweede week was gewijd aan het droppen van parachutisten uit elf landen:

België, Duitsland, Frankrijk, Griekenland, Italië, Polen, Portugal, Tsjechië, het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en Nederland. Dat gebeurde in drie dagelijkse waves boven de Ginkelse Heide, Heteren, Houtdorperveld, Marnewaard, Renkum en de Belgische Hechtelse Heide. De militairen sprongen in groepen van gemengde nationaliteiten en maakten ook gebruik van elkaars parachutes. Italië zette deze tweede week een korte C-130J in en aanvullend deden een C-130J-30 van 86th AW (Ramstein Air Base), twee Duitse M28's en een Oostenrijkse Skyvan mee. Dit jaar werd

Platform West op Eindhoven staat vol met Herculesen die op het punt staan te vertrekken voor de paradropping voor de herdenking van Market Garden, op zaterdag 18 september. Links de Italiaanse C-130J, daarnaast Amerikaanse C-130J-30's van 86th AW (Ramstein) en 317th AW (Dyess) en een C-130H-30 van 336 Squadron. Foto: Gert Kromhout



Voor Falcon Leap kwamen drie C-130J-30 Super Herculesen van Dyess Air Force Base in Texas naar Eindhoven.



Net als voorgaande jaren stuurde de Poolse luchtmacht C295M's voor zowel de cargo- als de paradroppings.

voor het eerst ook gesprongen uit helikopters, die vanaf Vliegbasis Volkel vlogen: twee CH-47F Chinooks van de US Army en een Tsjechische Mi-17 Hip.

Waar de herdenking van Operatie Market Garden met massale paradrops bij Ede vorig jaar werd afgelast vanwege corona, kon die dit jaar wel weer doorgaan. Om voldoende afstand te kunnen houden was de hoeveelheid publiek en genodigden op de Ginkelse Heide op zaterdag 18 september beperkt tot 15.000. ●

Tekst en foto's: Kees van der Mark



Een C-130H van 336 Squadron dropt acht pallets met behulp van het container delivery system, tijdens een avondmissie boven de Marnewaard op 7 september.



Vanaf Volkel vlogen helikopters mee, waaronder US Army CH-47F's. Ze kwamen dagelijks naar Eindhoven om para's op te pikken.



De Italiaanse C-130J die in de tweede week meedeed, landt op Eindhoven na een paradropping boven de Hechtelse Heide.

Buitenland

Eerste P-8A voor Noorwegen



De eerste van vijf Boeing P-8A Poseidons die Noorwegen in 2017 bestelde, maakte zijn eerste vlucht op 9

augustus 2021 vanaf Renton Municipal Airport in de staat Washington. Een kleine 2,5 uur later landde het toestel

op Boeing Field in Seattle. Daar wordt de missie-apparatuur ingebouwd, waarna het maritieme

De eerste Noorse P-8A start op 9 augustus van Renton Municipal Airport. Op de staart prijkt het Saint-embleem van 333 Skvadron. Foto: Boeing

patrouillevliegtuig begin volgend jaar naar zijn Noorse thuisbasis Evenes komt. De Poseidons gaan daar vliegen bij 333 Skvadron, dat nu nog op Andoya is gehuisvest en met zes Orions (vier P-3C's en twee P-3N's) opereert. De P-8A's vervangen ook de twee Falcon 20 ECM's van 717 Skvadron op Gardermoen. (Kees van der Mark)

40 jaar Sea Lynx in Duitsland

Waar Nederland, Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk de (Sea) Lynx in de afgelopen tien jaar uitfaseerden, blijft de Duitse Marineflieger er voorlopig mee vliegen. Op 30 augustus vierde het krijgsmachtdeel dat het veertig jaar met deze Britse helikopter opereert. Die dag vlogen acht Sea Lynxen in formatie boven thuisbasis Nordholz, het nabijgelegen Cuxhaven en de marinehaven in Wilhelmshaven.

Marinefliegergeschwader (MFG) 3 nam tussen 1981 en 1988 negentien Sea Lynx Mk.88's in gebruik, vanaf 1999 aangevuld met zeven Mk.88A's. De resterende vijftien Mk.88's zijn tot 2003 ook op Mk.88A-standaard gebracht. De Sea Lynxen vliegen sinds 2012 binnen 3. Staffel van MFG 5. Deze wing vliegt daarnaast met de Sea King Mk.41, die momenteel wordt



Vier van de acht Sea Lynxen die meededen in de jubileumformatie vliegen op 30 augustus richting startbaan op Nordholz. Foto: Kees van der Mark

vervangen door de NH90 Sea Lion Naval Transport Helicopter. Vanaf 2024-2025 maken de 22

Sea Lynxen plaats voor 31 NH90 Sea Tiger Multi-Role Frigate Helicopters. (Kees van der Mark)



Vroeg gebouwde F-35A's als dit dertiende exemplaar dienen vanaf eind 2021 als aggressor bij het 65th AGRS. Een deel ervan krijgt een nieuw kleurenschema, lijkend op dat van een in potentie vijandig 5e generatie jachtvliegtuig als de Russische Su-57 Felon. Foto: Frank Crebas

F-35 als aggressor

Vliegers van het 64th Aggressor Squadron (AGRS) deden afgelopen zomer voor het eerst met F-35's mee aan een Red Flag-oefening. Door de opmars van in potentie vijandige 5e generatie jachtvliegtuigen ontstond de noodzaak om ook in oefenprogramma's gebruik te maken van 5e generatie jachtvliegtuigen als de F-35. Het 64th AGRS is normaliter

een F-16-eenheid en blijft dat ook. Eind 2021 wordt het 65th AGRS op Nellis Air Force Base (AFB) in Nevada – dat voorheen met F-15's vloog – heropgericht en uitgerust met twaalf F-35's uit de eerste productieseries. Die worden nu nog gebruikt door de 33rd Fighter Wing op Eglin AFB in Florida en daar vervangen door nieuw-geproduceerde exemplaren. (Frank Crebas)

Fly-out Duitse Transalls

Vooruitlopend op de uitfasering eind dit jaar van de laatste C-160D Transalls, organiseerde Lufttransportgeschwader (LTG) 63 op de Noord-Duitse vliegbasis Hohn op 23 september een Fly-out voor deze oudgedienden. Daarbij vloog een formatie van zes Transalls over de thuisbasis. Daaronder was ook de Retro Brummel. Deze speciaal beschilderde C-160D draagt onder meer het camouflageschema waarmee de toestellen aanvankelijk vlogen. In juni en augustus maakte de Retro Brummel al afscheidsvluchten langs tal van (Luftwaffe-)locaties door het hele land. Vanaf 1968 nam de Luftwaffe 110 van deze Duits-Franse transportvliegtuigen in dienst. In 1972 zijn



Voor het afscheid van de C-160D kreeg de als Retro Brummel aangeduide 50+40 een kleurschema aangemeten waarin onder meer het originele camouflageschema en het wit (op de wielbakken) waarin de toestellen voor VN-missies vlogen, terugkwamen. Foto: Kees van der Mark

twintig daarvan aan de Turkse luchtmacht overgedragen. Tussen 1975 en 1995 gingen drie Duitse Transalls verloren bij ongevallen, waarbij alle inzittenden (in totaal 59 mensen) om het leven kwamen. LTG 61 op Landsberg en LTG 62 op

Wunstorf namen in het afgelopen decennium al afscheid van de Transall. Binnen die laatste wing zijn nu de A400M's van de Luftwaffe ondergebracht. Een tweede type dat de C-160D vervangt is de C-130J-30/KC-130J Hercules, waarvan de

Luftwaffe er zes bestelde. De eerste daarvan rolde onlangs uit de fabriek van Lockheed Martin in Marietta, Georgia. De Duitse C-130's gaan in een gemengde Franse-Duitse eenheid vliegen vanaf de Franse basis Evreux. (Kees van der Mark)

F-117's uit de schaduw

Ruim dertien jaar nadat de F-117A Nighthawk officieel buiten dienst werd gesteld, maakten twee F-117's verrassend genoeg hun opwachting op Fresno International Airport in Californië. Het duo arriveerde op 13 september voor een week-durende dissimilar air combat training (DACT) met de lokale F-15's van de 144th Fighter Wing, California Air National Guard. De Nighthawks droegen de code 'TR' op de staart.

Het vermoeden is dat het paar behoort tot een groep van acht nog vliegende F-117's die gestationeerd is op Tonopah Test Range Airport, een geheimzinnige basis diep in de staat Nevada. In de afgelopen jaren zijn F-117's meermaals vliegend waargenomen en eerder dit jaar bezochten ze Marine Corps Air Station Miramar in Californië. Maar niet eerder waren ze zo publiekelijk te zien als nu. (Frank Crebas)



Eén van de twee F-117A's landt op Fresno. De laatste cijfers van de registraties (hier de 841, de andere was de 811) waren zichtbaar op het neuswiel, maar niet meer op de staart. Foto: ANG, Capt Jason Sanchez

KORT NIEUWS

Meer tankers voor Italië

De Italiaanse regering maakte op 5 augustus bekend twee extra KC-767A tank-/transportvliegtuigen aan te schaffen voor de Aeronautica Militare Italiana. De nieuw te bouwen KC-767A's komen op dezelfde standaard als die van Japan en de KC-46A's van de US Air Force en worden ondergebracht bij 14° Stormo op Pratica di Mare nabij Rome, dat al vier KC-767A's in de vloot heeft. De regering heeft ook geld vrijgemaakt voor de aanschaf van drie MC-27's voor gebruik door de Italiaanse Special Forces. (FC)

Frankrijk breidt PC-21-vloot uit

Frankrijk bestelde onlangs extra PC-21's bij het Zwitserse Pilatus. De negen trainers vullen de zeventien aan die de Armée de l'Air et de l'Espace in 2018/2019 in gebruik nam voor de opleiding van jachtvliegers op Base Aérienne (BA) 709 Cognac. Die vervingen de Alpha Jets van de École de l'Aviation de Chasse op BA 705 Tours. De extra PC-21's worden ingezet voor de voortgezette jachtvliegopleiding: ze nemen vanaf 2023 de taak over van de Alpha Jets van de École de Transition Opérationnelle op BA 120 Cazaux. Pilatus verkocht al 244 PC-21's aan negen operators. Meest recent nam Spanje het type in gebruik: de eerste 2 van 24 stuks arriveerden op 14 september op San Javier ter vervanging van C101EB Aviojets. (KvdM)

Nieuwe Weapons Instructor Course leidt ook niet-vliegers op

Zwoegen voor de badge

Vliegbasis Leeuwarden is van 3 mei tot 22 oktober het toneel van de Weapons Instructor Course (WIC). Voorheen stond deze opleiding bekend als Fighter Weapons Instructor Training (FWIT). Die naam dekt de lading al een aantal jaar niet meer, sinds C-130-vliegers deelnemen. Met de toevoeging dit jaar van ook niet-vliegende studenten is de verandering compleet. Na een half jaar blokken mogen zij de prestigieuze en felbegeerde badge op hun schouder dragen, waarmee voor iedereen duidelijk is: zij zijn wapeninstructeur.

Tekst: Gert Kromhout



Voor een officier is de functie van wapeninstructeur het hoogst haalbare operationele niveau dat hij of zij in zijn of haar vakgebied kan bereiken. Daarvoor moet de officier wel deze zes maanden durende intensieve cursus op universitair niveau met goed resultaat afronden. Na het behalen van de wapeninstructeursbadge, gaan zij door het leven als dé Patch, zoals WIC-commandant en commandant van

de Leeuwarder Weapons School majoor 'Cribs' de wapeninstructeurs noemt. Zij worden in hun eenheid hét aanspreekpunt voor alle wapens en tactieken.

Talenten

De niet-vliegende studenten komen uit de vakgebieden Air Battle Management (ABM, luchtgevechtsleiders), Intelligence (intel, inlichtingen) en het Patriot-luchtafweersysteem. Het doel is meer integratie



Commandant van de Weapons School en WIC majoor 'Cribs'. Foto: Frank Crebas



Plaatsvervangend WIC-commandant majoor 'Kliko'. Foto: Gert Kromhout

Van de zes F-16-vliegers in de WIC komen er twee van 312 Squadron op Volkel en vier uit België. Een van hen start hier op spectaculaire wijze vanaf Vliegbasis Leeuwarden. Foto: Kees van der Mark

te krijgen tussen de verschillende wapensystemen en het vergroten van wederzijdse kennis ervan. De squadrons sturen jonge getalenteerde officieren naar deze cursus. "Wij maken ze heel veel beter", stelt Cribs. "We geven ze een set vaardigheden mee waarmee ze hun kennis goed kunnen overdragen aan anderen, want wij hebben niet de capaciteit om duizend man op te leiden. We kiezen daarom voor een klein clubje

specialisten dat talent heeft voor het vak van instructeur en heel goed is in wat ze doen. Na afronding van de cursus gaan de nieuwbakken wapeninstructeurs terug naar hun eigen eenheid om die naar een hoger niveau te tillen. Ze leiden de afdeling Weapons and Tactics binnen hun eenheid en staan in contact met wapeninstructeurs van andere vakgebieden. Als eenheden op uitzending gaan, zijn zij in de lead."

De cursus start in mei met 24 studenten; zeven F-35-vliegers (drie Noren en vier Nederlanders), zes F-16-vliegers (twee Nederlanders en vier Belgen), vijf Nederlandse intel-specialisten, twee ABM-specialisten, twee Patriot-specialisten en twee C-130-vliegers. Op één student na zijn het allemaal officieren. Cribs: "De uitzondering is een Patriot-onderofficier die heel veel afweet van het wapensysteem en hoe je dat het beste



Op sommige momenten vloog een Hercules van 336 Squadron een hele week vanaf Leeuwarden, onder meer tegen het einde van de air-to-air-fase en in de WSINT-fase. Foto: Kees van der Mark

kunt inzetten. Hij kan heel goed andere mensen op dat specifieke systeem opleiden, waarbij niet gefocust wordt op integratie. Daarom krijgt hij niet de verantwoordelijkheid om bij grote scenario's missies te plannen. Hij ontvangt dus niet de patch, maar we maken hem wel een advanced instructor."

Leiderschap

Evenals bij de FWIT duurt de cursus zes maanden, maar de aard is anders dan voorheen. Leiderschap en integratie hebben aan belang gewonnen. Cribb: "Vroeger met de F-16 leerde de student bij wijze van spreken elk schroefje van het toestel kennen. Daar zijn we vanaf gestapt, want veel van die kennis is alleen maar ballast. Nu bereiden we ze meer voor op de echte wereld. Hoe ga je op uitzending werken, hoe manage je je team?"

Plaatsvervangend WIC-commandant majoor 'Kliko' meent dat de WIC eigenlijk een leiderschapscursus in een tactisch jasje is. "We testen de studenten op leiderschap. We kijken tijdens de cursus hoe ze functioneren en blijven functioneren onder

stress. Als iemand heel goed is en voldoet aan alle eisen, dan schroeven we het scenario op. Zo kunnen we beoordelen hoe hij functioneert als het niet zo goed gaat. Dat kan je in gevechtssituaties ook tegenkomen."

"Daarnaast gaat het ook om mensen-kennis", vervolgt hij. "Ze leren hoe met mensen in een team om te gaan. Het ene teamlid heeft gezegd een aai over zijn bol nodig, de ander een pets in zijn gezicht om beter te presteren."

'Wij maken hen héél veel beter'

De wapeninstructeurs moeten weten hoe de organisatie van een coalitie in elkaar steekt en waar ze informatie vandaan kunnen halen. Dat er nu ook studenten uit de niet-vliegende vakgebieden zijn, maakt de communicatie en integratie volgens Kliko veel beter. "Ze leren investeren in elkaar en leren wat elkaars sterke punten zijn, zodat ze als team beter kunnen functioneren. Hoe beter ze zijn voorbereid, hoe sneller en beter de uitgezonden

eenheid inzetbaar is. Mocht de politiek ons naar land X sturen, dan moet de Patch de mission planning cell kunnen leiden. Daarop bereiden we ze hier ook voor. We leiden ze vooral tactisch op, maar ze moeten ook wat weten van het grotere plaatje."

Lange dagen

De WIC is een intensieve studietijd voor de cursisten: eerst vier weken theorie gevolgd door anderhalve maand vliegen in de air-to-air-fase. Na de zomerstop volgt de air-to-surface-fase en na een studieweek de afsluitende Weapons School Integration (WSINT). Tot slot is er een afsluitend symposium gevolgd door de graduatie op 21 oktober.

De missies die tijdens de WIC worden gevlogen, duren niet veel langer dan normaal op het squadron. Een vlucht van één tot anderhalf uur kost doorgaans zes à zeven uur op het squadron inclusief voorbereiding, briefing en debriefing. "Hier is het twaalf uur", vertelt Cribb. "De planning duurt langer, want we nemen de tijd om te coachen. Ook gaan we dieper de materie in. De briefing duurt



Dit jaar doet de F-35A voor het eerst mee aan de wapeninstructeursopleiding op Leeuwarden. De KLu leverde er vier studenten voor, de Noorse luchtmacht drie. Anders dan de Nederlandse (foto) opereren de Noorse toestellen vanaf het zuidelijke deel van de vliegbasis. Foto: Frank Crebas



Het enige verschil tussen Noorse en Nederlandse F-35's is de remparachute, waarvan de behuizing goed te zien tussen de twee staartdelen. Op 6 oktober landen twee Nederlandse vliegers in Noorse F-35's met gebruik van de remparachute. Foto: Frank Crebas

Noorse connectie

De Noren hebben inmiddels al dusdanig veel F-35's, dat ze volgens de Noorse detachementscommandant luitenant-kolonel 'Shrek' de F-16 eind dit jaar buiten dienst stellen. "Dat doen we symbolisch met de overname van de QRA. De full operational capability van de F-35 staat gepland voor 2025." Shrek is commandant van het Tactics, Test en Training Squadron. Dat beschikt zelf niet over toestellen, maar leent ze van operationele eenheden. "We hebben een grote behoefte aan wapeninstructeurs. De winst die we behalen met deze cursus is enorm, op heel veel gebieden. Het duwt de opbouw van onze F-35-macht fors vooruit en daarvan gaan we heel



De Noren zijn met de opbouw van hun F-35-vloot verder dan de KLu en hebben daarmee een grote behoefte aan wapeninstructeurs. Ze zijn met vijf F-35A's aanwezig. Foto: Kees van der Mark

lang de vruchten plukken." Het eerste gedeelte van de air-to-air-fase doen de Noren in Noorwegen om de uitzending naar Nederland kort te houden. "We hebben onze F-35's ook nodig voor de opbouw van de operationele capaciteiten in eigen land. In Noorwegen vliegen we ook een behoorlijk gedeelte op de simulator. We hebben er acht." Shrek ziet evenals Crips en Kliko ook de voordelen van de toevoeging van andere vakgebieden in de WIC. "Wij sturen in volgende WIC-edities ook officieren uit onze niet-vliegende vakgebieden hierheen. Bovendien voorzie ik ook de deelname van de P-8A Poseidon. Ook voor dat type multi-mission maritiem patrouille- en surveillancevliegtuig hebben we wapeninstructeurs nodig."



De Noorse detachementscommandant op Leeuwarden, luitenant-kolonel 'Shrek'.

Foto: Gert Kromhout

net zo lang als op het squadron, maar de debriefing is een ander verhaal. Op het squadron duurt die ongeveer een uur, hier kan die wel vier uur duren. We gaan diep in op details. We bespreken waarom en hoe iets is gegaan en hoe daar je daaruit lering trekt. We zouden graag nog langer hiervoor uittrekken. Dat kan niet vanwege de verplichte crew rest van twaalf uur voor de vliegers. Intel gaat vaak nog langer door, tot wel 15 uur."

Eerste keer F-35

De F-35 doet voor het eerst mee in de cursus. F-35-vlieger Crips: "We hebben samen met de Noren de syllabus opgesteld. We zijn naar de Weapons

School van de US Air Force [USAF] op Nellis Air Force Base gegaan om te kijken hoe zij het doen. Het is eigenlijk niet veel anders dan voor de F-16. Alleen transformeert de syllabus naar steeds moeilijker scenario's die 4e generatie jachtvliegtuigen niet meer kunnen overleven. Zo doen we op een gegeven moment een Nacht 1-operatie, waarbij de F-35's het inzetgebied survivable maken voor de 4th gen-toestellen." Een Nacht 1-operatie is de eerste aanval van een air campaign, waarin de vijand over het algemeen de zwaarste tegenstand biedt. "De F-35 is een echte force enabler", stelt Kliko, zelf F-16-vlieger. "De scenario's die we voor de komst van de F-35 met 4th

gen vlogen, zijn niet realistisch meer. De dreigingen zijn te groot geworden. De F-35 levert threat data waarmee 4th gen-platformen in realistische scenario's dreigingen kunnen omzeilen of – redelijk – veilig aanvallen."

'4th gen-scenario's zijn niet realistisch meer'

De F-35 voldoet daarbij volgens Crips aan de verwachtingen. "Hij presteert in sommige opzichten zelfs beter. Vooral in de geïntegreerde fases bewijst hij zijn waarde en brengt hij iedere deelnemer op een hoger niveau. Het toestel kan alles;

Integratie tussen 4e – F-16 – en 5e generatie – F-35 – is een belangrijk item in deze WIC. Foto: Frank Crebas





Hoewel geringer in aantal dan voorheen is de Tornado nog altijd een belangrijke jachtbommenwerper van de Luftwaffe. Deze ECR-variant van Taktisches Luftwaffengeschwader (TaktLwG) 51 is één van de zes stuks op Leeuwarden. Foto: Kees van der Mark



Een Nederlandse F-16 op weg naar de Cornfield range op Vlieland. Daar is met containers een compleet dorp nagebouwd. Om dat langer te gebruiken, droppen de toestellen alleen inerts, bommen zonder explosieve lading zoals deze dummy GBU-12. Foto: Kees van der Mark

het brein van de vlieger is de beperkende factor. Dat is bij de F-16 omgekeerd." Die Nacht 1-missie doen de studenten overigens op simulators, want dat is volgens Cribbs niet live na te bootsen. Het gebruik van simulators is nieuw voor de cursus. "Dertig tot veertig procent doen we in de sim, waaronder alle nachtvluchten van de F-35-syllabus. We kunnen scenario's vliegen met acht toestellen en allerlei threats en blue force-wapensystemen toevoegen. De sims zijn allemaal aan elkaar gelinkt. We kunnen echter de Noorse en de onze niet aan elkaar koppelen." De WIC besteedt nu meer tijd aan de integratie van systemen die de luchtmacht niet heeft, maar wel in de simulator kan toevoegen. Cribbs: "Als je de oorlog ingaat, werk je met heel veel wapensystemen, zoals F-16CM's, JSTARS, Rivet Joint, Cyber en allerlei andere ondersteunende middelen. Als je niet weet wat ze kunnen en hoe je ermee kunt samenwerken, dan kan je niet echt effectief zijn." De WIC-staf had zelfs een B-1B-wapeninstructeur in de gelederen.

Alles komt samen

Het opstellen en inpassen van de syllabi van de F-35, ABM, Intel en Patriot is beslist geen eenvoudige opgave. "We zijn heel erg druk geweest met de integratie van al die ondersteunende middelen in de syllabus", benadrukt Kliko. "Een F-16- syllabus aanpassen is niet zo moeilijk, maar zes verschillende syllabi opstellen en op elkaar afstemmen in een gezamenlijk plan is behoorlijk ingewikkeld."

'Groter dan we ooit hebben gedaan'

Daar komt bij dat de luchtmacht nog nooit wapeninstructeurs in de dienstvakken ABM en Intel heeft opgeleid. Daarin moest Cribbs nog een weg vinden. "Voor intel bijvoorbeeld hebben we een F-16-wapeninstructeur in de lead gezet. Een wapeninstructeur weet wat nodig is en hoe dat verpakt moet worden in een syllabus. Ik heb liever een F-16-vlieger met een patch dan een inteller die geen Patch

is." Cribbs heeft bij het opstellen externe hulp ingeschakeld, zoals officieren van US Air Force Europe die intel op de Weapons School op Nellis hebben gedaan. "Die zijn nu hier instructeur tijdens de cursus. Dezelfde werkwijze geldt voor de ABM-syllabus. De Patriot-community heeft een eigen Patriot Weapons Instructor Course [PWIC] en daarmee al de juiste mindset." De zes syllabi lopen min of meer parallel aan elkaar en komen op bepaalde punten samen. De verschillende dienstvakken volgen eerst hun eigen lessen. Zo beginnen de vliegers met 1v1 air combat, gevolgd door scenario's met meerdere toestellen tegen elkaar. Daarna komen scenario's met intel, Patriot en ABM. De afsluitende Weapons School Integration (WSINT) is voor de studenten het eindexamen. "Iedere student, dus ook alle niet-vliegende, is één dag mission commander", legt Cribbs uit. "Ze moeten dan alle skills toepassen die we ze tijdens de opleiding hebben geleerd. We zetten een grote macht in van ongeveer veertig vliegtuigen. Dat is groter dan we ooit hebben gedaan tijdens voorgaande



Noorse en Nederlandse vliegers mogen tijdens de WIC in elkaars toestellen vliegen. Foto: Frank Crebas



Voor het eerst combineren de Nederlandse en Duitse WIC hun afsluitende fasen. De Luftwaffe stuurt daarvoor maar liefst acht Eurofighters van TaktLwG 73 naar Leeuwarden. Foto: Kees van der Mark



Het 480th Fighter Squadron van de 52nd Fighter Wing op Spangdahlem Air Base is midden september een week te gast tijdens de Suppression of Enemy Air Defenses (SEAD)-fase.

Foto: Kees van der Mark



De Luftwaffe stuurt voor de eindfase van de WIC een A400M van Lufttransportgeschwader 62 naar Leeuwarden. Het toestel vliegt daarin geregeld samen met de Nederlandse C-130.

Foto: Gert Kromhout

cursussen. De Patriots zijn alleen niet aanwezig in de WSINT-fase, die loopt van 27 september tot en met 8 oktober. Die zijn dan op Kreta voor de live firing, die onderdeel is van hun PWIC-examen.

Hell of a job

Voordat de cursus start, vraagt Cribs zich wel eens af of de nieuwe opzet wel zal werken. "Gelukkig bleken de zorgen ongegrond. Als je het aanvangsniveau van de officieren van de niet-vliegende eenheden vergelijkt met waar ze nu staan, is dat ongelooflijk. De learning curve gaat bijna recht omhoog. Omdat ze nu meedraaien in deze cursus hebben ze enorm veel kennis van potentiële tegenstanders opgedaan. Ze zijn ook veel beter op de hoogte van de capaciteiten van de andere vakgebieden. Ze brieften nu veel specifiek en relevanter dan voorheen en hun input naar de mission commander is waardevoller. Ze waren aanvankelijk

terughoudend in hun mening geven als een mission commander zijn plan briefte. Nu schromen ze niet op details te reageren en worden ze serieus genomen. Ze zijn echt onderdeel van de missie geworden." Volgens Kliko is het een 'hell of a job' om de cursus gerealiseerd te krijgen. "We draaien 60-urige werkweken, maar je hoort ons niet klagen. Integendeel, ik vind het de beste job in de luchtmacht. Je bent bezig met de leading edge of tactical employment van al die dienstvakken. Bovendien hou ik ervan andere mensen dingen te leren."

'In onze visie worden we het Nellis van Europa'

Verdere groei

Cribs en Kliko zijn enorm enthousiast over de huidige opzet en voorzien een verdere uitbreiding. Cribs: "We willen nog meer

dienstvakken toevoegen. Denk aan JTAC's [Joint Terminal Attack Controllers], cyber en de MQ-9 Reaper. Het zou wat te veel van het goede zijn geweest als we die nu ook al hadden toegevoegd, want het wordt dan immers nog gecompliceerder. Daarvoor hadden we nu niet de tijd en mankracht."

"Bovendien willen we de niet-vliegende dienstvakken ook openstellen voor studenten uit andere landen", vult Kliko aan. "Nu hebben we het bewust alleen voor Nederlanders gedaan. Het is nieuw en we willen de boel eerst evalueren. Deze WIC is dan ook het uitgangspunt voor verdere groei. In onze visie worden we het Nellis van Europa. We zetten kleine stappen om dat te realiseren. Wat we voor verdere groei vooral nodig hebben, is de juiste mindset in Nederland en andere landen. Als je een geloofwaardig product levert, dan doet mond-tot-mondreclame zijn werk." ●

Onder de naam Transport Weapons Instructor Course (TWIC) neemt de C-130 sinds 2017 deel aan de wapeninstructeursopleiding. Ook die is dit jaar opgegaan in de WIC, waaraan drie C-130-vliegers deelnemen.

Foto: Gert Kromhout





Als alle radertjes soepel draaien

Missie Kaboel

De aankondiging van de VS zich terug te trekken uit Afghanistan is het startschot voor de opmars van de Taliban. Die komt deze zomer in een dusdanige stroomversnelling dat de bestaande evacuatieplannen van tafel kunnen. Deze zijn gebaseerd op evacuatie met civiele vliegtuigen, maar de sluiting van het vliegveld van Kaboel haalt daar een streep door. Defensie is aan zet. En dan vooral de Koninklijke Luchtmacht.

Tekst: Pieter Davids

Voor 336 Squadron begint de missie eigenlijk al in juni, als de opdracht binnenkomt om plannen te maken voor een eventuele non-combattant evacuation operation (NEO). Ops-officier majoor 'Cage' van 336 Squadron wordt met deze klus belast: "Bij een inzet hoeven wij doorgaans geen ondersteunende infrastructuur op te zetten in het inzetgebied. Dat lag nu wel anders. Ik moest veel meer plannen dan bij een kortstondige inzet: command and control, mission planning cell, logistieke lijnen, onderhoudsprogramma, voorraden, reserveonderdelen, enzovoort. Zoals

gebruikelijk konden we nu nog geen lijnen leggen met de grondcomponent, wat de planning lastiger maakt. Er wordt vaak onderschat hoeveel coördinatie dat vergt. Je kunt wel afspreken waar en wanneer je een landmachtseenheid oppikt, maar wat als jij te laat bent? Of zij? Dan moet je kunnen communiceren over 'wat nu' en het moet duidelijk zijn wie knopen doorhakt." Ook het vinden van een uitvalsbasis is een hele puzzel. Cage wil zo dicht mogelijk bij Kaboel zitten voor het geval er veel vluchten in weinig tijd nodig zijn. Bovendien betekent korter vliegen minder

brandstof aan boord, en dus meer mensen aan boord. Gewichtsbesparing is sowieso belangrijk omdat Kaboel op twee kilometer hoogte ligt en het er hoog zomer erg heet is. Bij de voorbereiding hoort ook een dreigingsanalyse, die begint met de Defensiebrede rapporten. "Maar die zijn te algemeen voor ons", aldus Cage. "Je moet per type dreiging weten wat het niveau is. Stel, je kunt door een defect geen flares gebruiken. Je wilt dan weten hoe groot de dreiging is van hittezoekende raketten. Zo gedetailleerd zijn die Defensie-brede inschattingen niet. Daarvoor hebben we



Tijdens de eerste vluchten zijn enkele evacués er niet gerust op dat ze werkelijk in veiligheid worden gebracht. De loadmasters hangen daarop de Nederlandse vlag aan de zijkant van de C-130. Foto: Mediacentrum Defensie (MCD), korporaal Gregory Fréni



De 'korte' Lockheed C-130H Hercules G-988. Foto: Kees van der Mark



Om maar zo snel mogelijk weer te kunnen vertrekken blijven de motoren draaien tijdens het instappen op Kaboel International Airport. Foto: MCD, korporaal Gregory Fréni

onze eigen intel." Normaal werkt 336 zoveel mogelijk volgens civiele regelgeving, maar dat kan nu niet. Er zijn ontheffingen nodig, bijvoorbeeld op het verbod om burgers te vervoeren of op de verplichting dat de passagiers op een stoel zitten. Cage: "Aan de andere kant: het aanvragen van ontheffingen is bij ons aan de orde van de dag. De civiele regelgeving sluit niet goed aan bij onze manier van optreden. Ik heb alleen in 2020 al dik 300 ontheffingen aangevraagd."

Scheur

De uitvoering van de missie begint op dinsdag 17 augustus met het vertrek van squadroncommandant luitenant-kolonel Maurice 'Skunk' Schonk en zijn crew. De eerste halte van C-130H-30 G-273 is Jordanië, waar ze onderdelen afleveren voor de daar gestrande 'korte' Hercules G-988. Sergeant-majoor 'Maus', dock chief C-130, gaat meteen aan de slag zodra Skunk is geland: "Er zat een scheur in een as van de gearbox naar een pomp. Die as is bewust zwakker gemaakt dan de pomp, zodat hij eerst stuk gaat en de pomp heel blijft. Thuis vervang je alleen de

as, maar nu verving ik voor de zekerheid ook de pomp. Ik had de oude as en pomp er alvast uitgehaald, zodat de nieuwe er bij aankomst meteen in konden. Binnen een uur hadden we de nieuwe onderdelen erin en konden we proefdraaien." De oorspronkelijke bemanning is dan al met de G-273 op weg naar Islamabad. Na de verplichte rustperiode vliegen Skunk en zijn crew de G-988 de volgende dag ook daar naartoe.

'Het aanvragen van ontheffingen is bij ons aan de orde van de dag'

Blaren

Op woensdag 18 augustus voert de G-273 de eerste vlucht uit naar Kaboel. Aan boord bevinden zich personeel en materieel van het ministerie van Buitenlandse Zaken (BuZa), het Korps Commandotroepen (KCT) en de Maritime Special Operations Forces (MARSOFF, de special forces van het Korps Mariniers). Aan hen de moeilijke taak om op het vliegveld van Kaboel de voor Nederland

bestemde evacués uit de chaos te halen, te screenen en klaar te maken voor vertrek. Tijdens de landing op Kaboel lekt hydraulische olie op de remschijven, waardoor een lokaal brandje ontstaat. Na een provisorische reparatie kan het toestel terug naar Islamabad. Daar blijkt dat er ook hydraulische vloeistof op de band is gelekt. Daardoor kunnen er blaren op ontstaan. Het toestel is uitgeschakeld tot een nieuwe band is ingevlogen. Gelukkig is de G-988 inmiddels gearriveerd en kan de volgende dag toch worden gevlogen. De toestroom van evacués komt intussen maar moeilijk op gang. Die donderdag vervoert de G-988 twee groepen: één van 79 en één van 50 personen. Beiden passen er gemakkelijk in, waardoor het uitvallen van de G-273 geen gevolgen heeft voor de voortgang van de evacuatie. In de dagen die volgen worden de groepen evacués groter, maar ze passen nog steeds in de G-988. Vanaf zondag is de G-273 ook weer inzetbaar. Uiteindelijk hebben de C-130's niemand hoeven achterlaten vanwege plaatsgebrek. In totaal brengt het duo een kleine 2.000 mensen in veiligheid.



Om de kinderen af te leiden krijgen ze tijdens de vlucht deze breaklights. Door het blurren is helaas niet meer te zien hoe verguld het mannetje met zijn cadeau is. Foto: MCD, korporaal Gregory Fréni



Het tellertje om bij te houden hoeveel personen aan boord zijn. Foto: MCD, korporaal Gregory Fréni

Geen Groundhog Day

Dat in Pakistan dingen anders lopen dan thuis ervaren de Nederlanders dagelijks. Zo kost het door allerlei formaliteiten uren om op Islamabad International bij de kist te komen. Skunk: "Ze vroegen iedere keer wat we kwamen doen en waar we naartoe gingen. Je zou denken dat het een soort Groundhog Day was waarbij elke dag hetzelfde is, maar het was iedere dag anders. En dan moest je nog vliegen. Boos worden had geen zin, je moest rustig blijven en het over je heen laten komen. Ik heb zelf een keer twaalf uur tevergeefs in de kist zitten wachten tot het papierwerk in orde was. Het was 35 graden met een hoge luchtvochtigheid. In de cockpit is het door de APU nog wel een beetje uit te houden, maar achterin is het niet te harden."

De – nog enige – KDC-10 van 334 Squadron is ondertussen ook naar Islamabad gestuurd. De Pakistani geven echter geen toestemming het toestel uit te laden, waardoor het twee weken dienst



Wat de KDC-10 niet bij zich heeft, wordt alsnog uit Nederland ingevlogen of, zoals op de foto te zien, lokaal ingekocht. Foto: Godelieve Huisman



De Airbus A330 MRTT's van de Multinational MRTT Unit draaien mee in de luchtbrug naar Islamabad. Evacués stappen aan boord op het platform van Islamabad International. Foto: 334 Squadron

doet als pakhuis. De crew opent het vliegtuig elke dag, zorgt voor ladders en zet de APU aan voor de broodnodige verkoeling. "Het was ergens ook wel weer handig; ik had alles bij de hand", zegt C-130-loadmaster sergeant 1 Pim. "We wisten ook precies waar alles lag, dus werkte het wel. Maar het bleef bijzonder die kist als magazijn te gebruiken."

'Het was ergens ook wel weer handig: ik had alles bij de hand'

Drive-thru

Tussen de Pakistaans-Afghaanse grens is geen verkeersleiding meer, net als in het directe luchtruim van Kaboel, waar Amerikaanse militairen deze taak uitvoeren. De crew moet dus goed uitkijken naar andere vliegtuigen. Skunk: "Ik was erg blij met het TCAS [Traffic Collision Avoidance System, red.], waardoor ik toch enige situational

awareness had op basis van transponder-signalen. En het was meestal goed vliegweer." Eenmaal in Kaboel loopt alles heel efficiënt. Skunk vervolgt: "Inkomende kisten werden achter elkaar gezet op een platform. De voorste werd geladen met evacués die klaar stonden aan de zijkant. Het was net een soort Drive-thru. Zodra je vol was deed je de ramp omhoog, taxiede uit en was de volgende aan de beurt."

Zo ontstond een snel en effectief treintje waardoor we meestal nog geen half uur aan de grond stonden." De dramatische taferelen van de eerste dagen – waarbij wanhopige mensen zich aan vertrekkende vliegtuigen proberen vast te klampen – hebben de Nederlanders niet meegemaakt. Tegen de tijd dat de G-273 op Kaboel landt, hebben de Amerikanen de orde hersteld. De start- en landingsbanen konden nog wel spannend zijn. Skunk: "Lokaal militair autoverkeer op het vliegveld kon zich redelijk vrij bewegen en de start- en landingsbaan kruisen. De Amerikaan op de toren gaf dit ook aan op



De Task Force tikt in Kabul deze auto op de kop voor bevoorrading en transport van materiaal op de luchthaven. De auto is achtergelaten. Video still: MCD

de radio door te zeggen: 'You are cleared to land at own risk'. Overdag was dit goed te doen omdat je duidelijk kon zien of er voertuigen de baan gingen kruisen. 's Nachts was het wat spannender om goed in te schatten wat de intentie was van een auto die de baan naderde. Oogjes op steeltjes dus, zeker als je zelf onzichtbaar bent voor de voertuigen omdat wij 'light-out' kwamen landen. Uiteindelijk is dat allemaal goed verlopen."

Achterin

Alles is erop gericht zoveel mogelijk evacués te kunnen vervoeren. Zo besparen de loadmasters 1.500 pond aan gewicht door niet-essentiële spullen uit hun kist te halen. Daarnaast zitten de evacués in rijen van tien naast elkaar op de vloer, in plaats van op seats aan de zijkant. De loadmasters zetten ze vast door per rij een spanband over de heupen te trekken. Bovendien zit iedere passagier met opge-

trokken knieën zodat zijn onderbenen dienen als rugleuning voor degene voor hem. Iedereen zit hierdoor zo stevig dat het toestel ook abrupte bewegingen kan maken bij een aanval. Kinderen zijn te klein voor de spanband en worden vastgehouden door de ouders. Zoals altijd zijn de loadmasters verantwoordelijk voor een goede indeling in het laadruim. "We kregen het aantal evacués pas tijdens de vlucht naar Kaboel te horen, maar dat kon daar nog wijzigen", zegt loadmaster sergeant 1 Jesse hierover. "Het inladen moest snel. Daarom maakten we vooraf al berekeningen voor het indelen van verschillende aantallen passagiers. Maximaal konden we 187 mensen meenemen in de lange G-273 en 126 in de korte G-988, mits er flink wat kinderen bij zaten."

**'You are cleared to land
at own risk'**

De hogere echelons

Bij missies zoals deze naar Kaboel start Defensie op ieder niveau een zogenoemde Operationele Planningsgroep (OPG). Luitenant-kolonel Aldo is lid van de OPG van het National Air and Space Operation Center (NASOC) van het Commando Luchtstrijdkrachten (CLSK) in Breda: "Een OPG bestaat uit vertegenwoordigers van alle onderdelen die een bijdrage aan een missie kunnen leveren. Iedere vertegenwoordiger brengt specifieke kennis in, zodat de OPG tot een goede analyse en invulling van de missie kan komen. Wat wordt gevraagd, wat is daarvoor nodig, wat hebben we al en wat niet? Er draaien OPG's op drie niveaus: in Den Haag bij het Defensie Operatiecentrum (DOPS), bij het NASOC voor het CLSK-niveau en een derde bij het Defensie Helikopter Commando en het Air Mobility Command. Tussen deze OPG's is een structurele informatiedeling, zodat geen detail gemist wordt. Eén van de vraagstukken is de veiligheid aan boord tijdens de vlucht. Door de aanwezigheid van kapitein Ingo van de sectie Force Protection op het NASOC, weten we wat een Air Mobile Protection Team [AMPT, een vliegtuigbeveiligingsteam van de bewapende luchtmachtmilitairen, red.] van de KLu voor deze missie kan betekenen. In zo'n OPG zie je de KLu slogan 'Een team, een taak' in de praktijk werken. Iedereen zet de schouders eronder om de klus te klaren."

Januari

De OPG van overste Aldo richt zich op het CLSK. Hij staat in nauw contact met kolonel Peter 'Wobble' Tankink, Hoofd Joint-3 (J3) van het DOPS. Dat is verantwoordelijk voor de lopende nationale en internationale operaties van Defensie als geheel en dus ook voor die in Kaboel. Wobble is Hoofd Crisisteam van het DOPS: "Het DOPS bemoeit zich niet met de uitvoering van de operatie ter plekke, maar bespreekt wel dagelijks het politieke belang met de

mensen in het veld. Voor CLSK-zaken schakel ik met Aldo."

In zekere zin start de missie voor Wobble al in januari, tijdens de jaarlijkse evaluatie van de evacuatieplannen voor ambassades in hoog risicogebied. De inschatting is dat er tijd genoeg is voor een evacuatie met reguliere lijnvluchten en charters. Zoals bekend loopt het anders in Kaboel. Doordat de Tweede Kamer het kabinet vraagt een ruimere groep te evacueren wordt het aantal evacués opeens ook veel groter.

Balans

Vanaf 13 augustus is het snel schakelen. Met het oog op een reguliere civiele evacuatie heeft Wobble met zijn team al eerder een paar charters besteld. Deze stuurt hij uiteindelijk naar Islamabad, al is er dan nog geen duidelijkheid over hoeveel mensen mee moeten. "Ze zijn het begin van een hele charterlijn die op de 19e begint en dagelijks zo'n tweehonderd man van Islamabad naar Nederland vervoert", vertelt Wobble. "Die lijn wordt nog aangevuld met de A330 MRTT van de Multinational MRTT Unit en de C-17 van de Heavy Airlift Wing in Hongarije. Die C-17 vloog naar Tblisi, dus daar zijn ook nog negen charters naartoe gegaan voor het laatste stukje naar Nederland."

Wobble houdt zich niet alleen met de hoofdlijnen bezig. Sommige individuele gevallen komen ook bij hem op het bordje. En zelfs bij de minister, zoals de Duitsers op 26 augustus. "Zulke gevallen komen als eerste bij mij terecht. Iedereen is even belangrijk, dus ook voor dergelijke individuele gevallen kijk je wat mogelijk is. Tegelijk wil je het moeilijke werk van de mensen op de grond ook niet onnodig compliceren. Het is zoeken naar een balans." Ingo: "Het mooie van een missie als deze is dat alle radertjes op alle niveaus met elkaar samenwerken. Iedereen staat 24/7 aan. Problemen worden meteen opgepakt. Het is heel mooi om daarvan deel uit te maken."

De laatste missie van een oude dame

Vrijdag 13 augustus krijgt luitenant-kolonel Erik Boekelman, Commandant 334 Squadron, bericht dat hij rekening moet houden met een inzet van de KDC-10 vanwege de ontwikkelingen in Kaboel. Het is een missie op de valreep, want het toestel gaat in oktober uit dienst. Boekelman heeft daardoor ook niet veel mensen meer en beluistert zelf mee te gaan. Ondanks de personele krapte en de vakantieperiode heeft hij binnen een uur voldoende mankracht voor een dubbele bezetting. Die is nodig voor het geval ze meteen weer terug moeten vliegen met evacués. De KDC-10 vertrekt op dinsdag 17 augustus dan ook met vier vliegtuigen, twee flight engineers, vijf monteurs en vier cabin attendants. Omdat er veel lading meegaat, neemt hij ook drie boom operators/loadmasters mee. Boekelman: "We hadden naast een aantal mensen van Buitenlandse Zaken ook special forces bij ons. Die hebben de wereld aan spullen bij zich. Het was nog een behoorlijke puzzel om dat allemaal zo aan boord te krijgen dat het zwaartepunt goed lag. We zijn nog nooit zo zwaar van Eindhoven weggegaan. Het was binnen de limieten, maar niet ver van de grens."

Tijdens de vlucht is iedereen al bezig met plannenmaken. Die kunnen bij aankomst in Pakistan meteen worden bijgesteld. Het

kost het acht uur om door de douane te komen omdat er nog visa geregeld moeten worden. Als de crew de KDC-10 wil uitladen, krijgen ze bovendien geen toestemming. Er zit niets anders op dan de KDC-10 tot magazijn van de missie te benoemen. Door het werken in twee shifts van 12 uur kan 334 Squadron het magazijn 24 uur per dag openhouden. Het toestel bewijst zich als een bijzonder goed uitgerust magazijn. Zo vliegen veel evacués voor het eerst, waardoor er de nodige gevallen van luchtziekte zijn. Als C-130's door hun voorraad spuugzakjes heen zijn, biedt de KDC-10 uitkomst. Idem met de oorpluggen. En zelfs als er een krik nodig is om een Hercules te repareren, kan die worden geleverd. Ze hebben altijd een krik en een paar reservebanden bij zich voor het geval ze een band moeten verwisselen in den vreemde.

Knuffels

Als de eerste evacués aankomen in Islamabad is er nog geen gespecialiseerd personeel aanwezig om ze op te vangen. Boekelman: "Ik belde de cabin attendants, een flight engineer en enkele vliegtuigen om zeven uur 's avonds in het hotel met de vraag of zij die mensen wilden opvangen. Het zou waarschijnlijk de hele nacht gaan duren. Dat was geen enkel probleem, iedereen wilde graag meewerken. Ik ving ze de volgende ochtend op en toen kwamen de verhalen en de emoties. Over de vele kinderen, van wie sommigen gewond of zonder schoenen. Over dat de evacués niets meer hadden, dus dat er luiers, babyvoeding, knuffels en wat al niet meer werd uitgedeeld. Alles kwam uit onze KDC-10. Die knuffels waren nog een bijzonder verhaal: het bleek dat de vrouw van één van de loadmasters had bedacht dat die van pas konden komen. En zo waren die knuffels meegekomen uit Nederland. Wat we niet in de KDC-10 hadden, kochten we de volgende dag samen met het ambassadepersoneel in Islamabad. Of het werd ingevlogen uit Nederland."

Nog meer nieuwe rollen

De rol van magazijn is niet de enige nieuwe rol voor de KDC-10. In de loop van de missie komen er nog een paar bij. Zo leven de mensen in Kaboel vooral op nooddrantschoenen en moeten de C-130-crews



De kleedkamer in vol bedrijf. Foto: Arnold

bevoorraadt worden voor de lange missiedagen. Al snel wordt de crew van de KDC-10 gevraagd of zij hier iets in kunnen betekenen. Dat kan, en zo krijgen de KDC-10 en zijn bemanning de rol van cateraar toebedeeld. Niet lang daarna komt daar de rol van kleedkamer bij. "Als de special forces uit het hotel kwamen, hadden ze hun outfit nog niet aan. We hadden een straat in de KDC-10 ingericht waarin ze zich konden omkleden", legt Boekelman uit.

'Het was binnen de limieten, maar niet ver van de grens'

"Ze gingen de trap op en kleden zich uit tot aan hun boxershorts. Vervolgens liepen ze door ons straatje en trokken hun hele uitrusting aan en pakten hun rugzak, wapens en munitie. Aan het eind konden ze zo overstappen naar de Hercules en aan het werk." Daarbij bleef het niet qua nieuwe rollen. Als de C-130's weg waren, kwamen de TD'ers van 336 in de KDC-10 verkoeling zoeken. Daarbij maken ze dankbaar gebruik van de bedden achterin de kist. "Zo werden we ook een soort motel", vervolgt Boekelman. "Achteraf blijkt deze wel heel veelzijdige inzet van onze kist een gouden greep. Het kostte misschien een vliegtuig, maar het werkte wel. En het was prachtig om te zien hoe iedereen zo snel zijn nieuwe en onverwachte rol oppakte."



Een trotse TD'er van 334 Squadron appt Boekelman fotografisch bewijs van zijn hulp aan de collega's van de C-130. Foto: Roy Peezenkamp



Het geïmproviseerde bordje ter aanvulling op de vlag, zodat de evacués zeker weten waar ze heen gaan. Foto: MCD, korporaal Gregory Fréni



De buurtsuper van Islamabad International Airport: 24 uur per dag geopend. Foto: Roy Peezenkamp

Gekke bekken

“We hadden van alles aan boord: ouden van dagen, gewonden, een hoogzwangere vrouw, mensen in een rolstoel. Noem het maar op”, vertelt loadmaster Pim. “En de meesten hadden nog nooit gevlogen. Ze hadden heel wat meegemaakt en waren vaak gestrest. De kleintjes hadden grote ogen van de angst.

Op één van de vluchten was een klein jongetje dat wel heel erg bang was. Ik zat in de deur en heb hem op schoot genomen. Ik heb zelf een kleine van een half jaar, dus dat jochie deed me echt wat.” De lucht in de C-130 is bepaald niet fris. Pim: “De evacués voor Nederland kwamen op het vliegveld van Kaboel door de Holland Gate. Een mooie naam voor een gat in het hek van het vliegveld, dat alleen bereikbaar was via een open riool. Sommigen hadden daar schijnbaar meerdere dagen in gestaan.”

Een belangrijke taak voor de loadmasters is het rustig houden van hun passagiers. Jesse vertelt: “We probeerden rust uit te stralen: ‘We halen jullie eruit, het komt goed’. Het hielp als je een beetje dolde met de kinderen door gekke bekken te trekken, met ze te high-fiven of ze op schoot te nemen en naar buiten te laten kijken. Als de kinderen ontspanden werkte dat door op de rest. En je hoopt dat die

kinderen als ze oud zijn vooral terugdenken aan die gekke bekken-trekkende militairen en hun vlucht over dat prachtige land.”

‘Dat jochie deed me echt wat’

De communicatie aan boord is lastig door het lawaai en de taalbarrière. Loadmaster Pim: “De SF-mannen [special forces, red.] waren heel waardevol. Ze zijn gewend om lokale kennis te zoeken. Dus in een mum van tijd pikken ze die ene evacué eruit die wel Engels spreekt en benoemen hem tot officiële tolk van de vlucht. Maar vanwege de herrie blijf je ook afhankelijk van gebaren. Ook de medics van de SF kwamen goed van pas toen een zwangere vrouw flauwviel. Er ontstond geen paniek, mede omdat die medics uitstralen dat ze weten wat ze doen.”

Douchen

De missie is fysiek zwaar. Soms duurt een dag ‘slechts’ veertien uur, maar negentien of twintig uur zijn de norm. Dock chief Maus: “We leefden vooral op noodrantsoenen. De mentaliteit wordt dan ‘dit is het, omarm het, het hoort er gewoon bij’. Omdat je nooit wist wanneer je kon eten

of drinken, pakte je wat je pakken kon. Leve de cabin attendants van de KDC-10 die elke kans benutten om je vol te stoppen.” Ook Jesse maakt er het beste van: “Onze C-130 kreeg op Islamabad problemen met de oliedruk en werd ter plekke gerepareerd. Ik heb die gelegenheid benut om mezelf in mijn onderbroek te ‘douchen’ met een paar waterflessen. Je pakte elk moment van ontspanning dat je kon krijgen want straks zeul je weer met je helm, je volle uitrusting en je schervest.”

Mach 1

Als één ding de evacuatie kenmerkt, dan is het de teamgeest. Niet alleen tussen de luchtmachters onderling, maar tussen alle krijgsmachtdelen. Nogmaals Maus, nu over de C-130 met oliedrukproblemen: “In Nederland kost zoiets een halve dag. Je moet je spullen bij elkaar pakken, de motor en de olie moeten afkoelen, enzovoort. Daar was nu geen tijd voor. Je kon die evacués niet nog langer laten wachten omdat jij bang was je handjes te branden. De teamleader van de SF bood onmiddellijk hulp aan. Dus liet ik twee man ladders en poetslappen halen en stuurde drie anderen mee met mijn TD’ers voor de toolkit. Die kisten stonden boven in de KDC-10 en wegen 35 tot 40 kilo. Alles moet altijd snel bij die SF-mannen.



De evacués wachten in de schemering tot ze kunnen instappen. Op de achtergrond één van de drie Boeing C-17A Globemaster III’s van de Heavy Airlift Wing, waarin Nederland ook participeert. Foto: U.S. Marine Corps, Sgt Isaiah Campbell



Als de KDC-10 weer naar huis gaat moet alles ook weer netjes worden ingepakt. Na twee weken magazijndienst is dat een hele klus en daarom wordt extra personeel uit Nederland ingevlogen om hierbij te helpen. Foto: Arnold



Op 27 augustus arriveert deze A330 MRTT op Eindhoven met militairen en ambassadepersoneel. Foto: MCD, sergeant Aaron Zwaal



Bij vertrek van Islamabad International passeren de C-130's van 336 Squadron hun collega's van 334 Squadron. Foto: Roy Peezenkamp



Skunk: "Ik ben dan dankbaar voor hoe wij mogen leven." Foto: U.S. Army, Sgt Jillian G. Hix

Dus ik zie ze vliegen, joh! Met Mach 1 de trap op naar boven. Binnen twee minuten stond alles onder de motor. Tijdens de reparatie kon er hete olie gaan lekken. Vanwege het omgevingslawaai schreeuw ik naar de man van de SF dat er hete olie uit ging komen. Hij bedacht zich niet en wikkeld een poetsdoek om zijn hand. Vervolgens stond hij bijna een uur met zijn hand op dat lek en voorkwam hij dat we olie over ons heen kregen."

'Binnen twee minuten stond alles onder de motor.'

Laatste vluchten

De laatste dag waarop de Nederlanders kunnen vliegen is donderdag 26 augustus, de dag van de bomaanslag. Die vindt plaats als beide C-130's al op weg zijn naar Kaboel. Skunk: "Wij waren de eerste die na de aanslag landden. Het was inmiddels pikkedonker. Je voelt de spanning in de stemmen van de verkeersleiders en op de grond. Er liepen minder mensen rond omdat velen nog in shelters zaten uit vrees voor vervolgaanslagen."

De G-988 nam de ambassadeur, wat beveiligers en SF-personeel mee. De G-273 vervoerde het laatste materieel en SF-personeel. Terwijl ik de G-988 zag vertrekken, belde Den Haag ons via de satelliettelefoon. Of we nog een paar Duitsers konden meenemen. De minister luisterde mee. Er was net een bomaanslag geweest en buiten was geen beveiliging. We hadden alle geplande evacués aan boord. Bovendien wisten we niet waar de Duitsers waren en konden we dat ook niet achterhalen. Ons advies zo snel mogelijk te vertrekken werd door Den Haag overgenomen. De Duitsers zijn gelukkig nog wel met één van de vele andere vluchten weggekomen." Tijdens de laatste vlucht is de sfeer in de lucht grimmiger vanwege de bomaanslag en een mogelijke grond-luchtdreiging. Loadmaster Jesse: "Wij zaten sowieso de eerste twintig minuten van iedere vlucht in de paradeur met een flaretrigger op de uitkijk naar hittezokende raketten. We hebben daar genoeg op geoefend, maar het is toch schrikken als ze misschien echt op je gaan schieten. Die spanning sluit je buiten door terug te vallen op je training."

Dankbaar werk

De missie vraagt ook veel van het thuisfront. Maus: "Mijn vrouw werkt in de zorg en heeft onregelmatige diensten. Het zou een paar dagen duren, maar het werd twee weken. We hadden dus heel simpel een oppasprobleem. Je hoeft om elf uur 's avonds de BSO niet te bellen. De oma's leven niet meer en de opa's wonen te ver weg. Ze loste het gelukkig op met hulp van vrienden en burens. Dergelijke stress speelde bij veel meer collega's." Op Eindhoven kijkt Skunk terug op de hele operatie. "Van onze vier C-130's was één in onderhoud bij Marshall in het Verenigd Koninkrijk en een tweede vloog voor de WIC [zie vanaf pagina 12, red.]. En we zaten midden in de vakantieperiode. Toch hebben we alle gevraagde inzet geleverd. We hebben als militair apparaat snel kunnen schakelen en in korte tijd veel mensen in veiligheid gebracht. Als je die ontredde mensen op dat platform ziet staan die jij dan in veiligheid brengt, dat doet je wat. Onze jongste passagier was een dag oud. Ik heb zelf ook een gezin. Ik ben dan dankbaar voor hoe wij mogen leven." ●



HOE BEREIKT U DE LEZERS VAN ONZE LUCHTMACHT?

Het succes van Onze Luchtmacht!

De advertenties worden zeer goed bekeken door de lezers. Dat blijkt ook uit de trouwe groep adverteerders in Onze Luchtmacht.

De advertentieverkoop is in handen van ER-Communicatie.

Ed en Sonja Rothuis adviseren u graag!

0314 334 960

info@er-communicatie.nl

06 2702 8877

www.er-communicatie.com

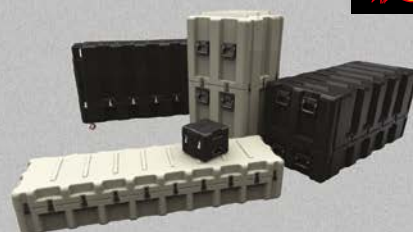
BESPOKE PACKAGING SOLUTIONS

MBDA

ENGINEERED CASE SOLUTIONS
PELI-HARDIGG
AUTHENTIC

EVALUATION **DESIGN AND ENGINEERING** **PROTOTYPING AND TESTING** **MANUFACTURING**

© UK MOD Crown Copyright 2019



PELI-HARDIGG™ ENGINEERED CASES

WE THINK INSIDE THE BOX FOR YOU

With more than 60 years of experience, Peli-Hardigg is the world's largest manufacturer of Military and Aerospace approved reusable plastic shipping and storage containers.

- + 500 sizes
- MIL Standard 810G and Stanag 4150 compliant

NEW! LIGHT LIFT™ CONTAINERS

Easy to carry, robust rotomoulded custom cases. Up to 30% lighter than the classic versions.



Vonk B.V.
Voorstraat 41 - 3265 BT PIERSHIL - Tel. 088-03 3030 0
info@vonkbv.com - www.vonkbv.com



Hoogtepunt voor velen op de Kaivopuisto Airshow (zie pagina 34-35) is het voorvliegen van een Italiaanse F-35A van het Baltic Air Policing-detachement op vliegbasis Ämari in Estland.
Foto: Frank Crebas



Their mission becomes ours ...

AAR

Delivering
SOLUTIONS

AIRCRAFT SERVICES

- Component Repair & Overhaul
- Depot Level Training
- Test Stands & Support Equipment
- F-16 Aircraft Maintenance (MRO)
- Repair Management
- Logistics Support Services
- Engineering Services
- Diminishing Resources
- Supply Chain Management
- Hydraulic Oil Purification Systems

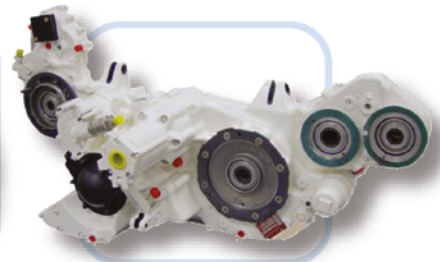


Aircraft Component Services – New York
747 Zeckendorf Boulevard, Garden City, New York, USA
+1-516-222-9000

Aircraft Component Services – Amsterdam
Kruisweg 705, 2132 ND Hoofddorp, The Netherlands
+31-20-655-2222



F-16 Jet Fuel Starter
(JFS)



F-16 Accessory Drive Gearbox
(ADG)



DOING IT RIGHT

To better connect the world

For a full listing of our capabilities:

Visit us at: www.aarcorp.com
or email us at: F-16@aacorp.com

Vriendelijke leeuwerik is terug



Dit is onder meer de bedoeling van het AMB: vier originele Grasshoppers-Alouette III's. Maar dan niet vliegend, want dat doet het museum met miniatuur-versies, schaal 1 op 4.

Na ruim 51 jaar trouwe dienst stelt de Koninklijke Luchtmacht de laatste vier SA316B Alouette III's op 1 januari 2016 buiten dienst. Twee van deze helikopters worden later aan Malta verkocht. De andere twee blijven in Nederland en komen in particulier bezit, waarvan één in het Alouette Museum Barneveld (AMB). Met de oprichting daarvan in 2020 blijft deze helikopter en zijn rijke luchtmachtverleden behouden voor de Nederlandse luchtvaarthistorie. ▶

Tekst: Ed Roelofs | Foto's: uit collectie Alouette Museum Barneveld



Een kijkje in het nieuwe museum met de A-301 in vliegwaardige staat en de A-453, bijna volledig hersteld als Grasshopper.

Foto: Eric Vorstenbosch



Schaal 1 op 1 of 1 op 4? De antenne op de staartboom verradt dat het om een model gaat, gevlogen door Van Diermen op de SAR Meet op Koksijde.

Foto: Jan Eenling

De oorsprong van dit nieuwe museum is terug te leiden naar de gedeelde passie van twee luchtvaartenthousiasten uit twee compleet verschillende werelden: Fred Coenen en Henk van Harten. De eerste werkt jarenlang als vliegtuigmonteur bij de cross servicing van de voormalige Vliegbasis Soesterberg. Ook bouwt hij jarenlang modelhelikopters, schaal 1:4. Een aantal jaar voor het 50-jarig jubileum van de Alouette III bij de luchtmacht in 2014, ontstaat het idee om voor de viering een vliegdemostratie met vier Grasshopper-modelhelikopters te doen. Coenen formeert een team van vier vliegers onder wie Van Harten en in 2011 start de bouw van de modellen. Het jaar daarop begint de praktische vliegtraining op Vliegbasis Deelen. Dit is een goed bewaard geheim, want slechts weinigen binnen de luchtmacht weten hiervan.

Na een intensieve voorbereiding verzorgt het team op 12 september 2014 op Vliegbasis Gilze-Rijen een demonstratie alsof het de echte Grasshoppers zijn. Helaas raakt één toestel bij een

crashlanding zwaar beschadigd. De vlieger daarvan is Van Harten, eigenaar van een bedrijf in landbouwmechanisatie in Barneveld. Als jongen is hij al luchtvaarten-thousiast en bouwer van vliegende helikopter- en vliegtuigmodellen. De Sud Aviation SA315 Lama is in beginsel zijn favoriete helikopter, totdat hij de Alouette III als model beter leert kennen. Vol enthousiasme treedt hij dan ook toe tot het Grasshopper modelhelikopterteam onder leiding van Fred.

In de vele gesprekken tussen Fred en Henk blijkt dat ze beiden een wens hebben: ze willen graag een echte Alouette III kopen om voor het nageslacht te bewaren in een museum.

Eerste Alouette III

De aanschaf van een echte Alouette III blijkt nog niet zo eenvoudig. Zowel Fred als Henk zijn er jarenlang mee bezig via verschillende sporen. De focus ligt primair op de aankoop van een gecamoufleerde luchtmacht-Alouette. Die uitvoering is al jaren uitgevlogen en een aantal ervan dient

tegenwoordig als lestoestel voor technische opleidingen. Na 1 januari 2016 staan de laatst overgebleven vier – blauwe – Alouettes in de verkoop. Deze zijn dan echter nog vliegwaardig, waardoor ze een fors prijskaartje hebben. Eind 2018 toont Malta, dat in 1996 ook al twee KLU Alouettes koopt, hiervoor belangstelling. De Maltezers besluiten slechts twee kisten te kopen, wat de weg vrij maakt voor andere kopers. Van Harten slaagt erin de A-301 te kopen door tussenkomst van Ronald van der Meij en na intensief contact met Defensie via majoor Rob Hoogboom, de huidige voorzitter van het AMB,. Op 11 februari 2019 gaat de blauwe A-301, inclusief een flink pakket reservedelen, special tools en boekwerken, per dieplader van Gilze-Rijen naar Barneveld. Een prachtige aanwinst voor het museum in oprichting. De collectie daarvan begint smoe te krijgen met een deel van de luchtvaartverzameling van Coenen, die door ziekte zijn luchtvaarthobbyactiviteiten moet stoppen. Ondertussen raken meer mensen betrokken



Na 23 jaar in opslag komen vier Alouette III's van het Aeroseum als schenking naar Barneveld. Als tegenprestatie voor de A-208, A-350, A-494 en A-500 helpt het AMB met de restauratie van de A-218 in de Zweden.



De A-208 zet op 31 juli 1964 als eerste van 77 Nederlandse Alouette III's de wielen aan de grond op Vliegbasis Soesterberg. Foto: uit collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH)

Het AMB streeft naar het bezit van alle uitvoeringen van de Alouette. De blauwe, groene en Grasshopper-uitvoering zijn er al. Een witte is helaas overgespoten in een SAR-uitvoering. Een originele SAR-Alouette hoopt het museum in Pakistan te verkrijgen. Foto: uit collectie NIMH



bij de ontwikkeling van het Alouette-museum. Tijdens gesprekken in de zomer van 2019 wordt een gestructureerde aanpak voor het museum voorgesteld, net als de ontwikkeling van een driesporen-beleid: het openstellen van het museum, de verhuur van de A-301 voor static displays en het verzorgen van vliegdemostraties met de Alouette-modelhelikopters.

Ondergronds

De aankoop van de A-301 is een belangrijke eerste stap naar de verwerving van

een collectie Alouettes. Als tweede toestel wil Van Harten graag een kist in de rood-wit-blauwe beschildering van de Grasshoppers. Met name Peter van Diermen, lid van het Grasshopper-modelhelikopterteam en de huidige secretaris van het AMB, begint intensief speurwerk. De verkooplijst van alle voormalig KLu-Alouettes dient daarvoor als basis. Via via wordt zo in het voorjaar van 2019 de A-453 opgespoord in Zwitserland. Het toestel is in 'hoofdgroepen uiteengenomen' en verkeert in abominabele staat,

maar is nog wel in Grasshopper-beschildering. In mei 2019 komen alle delen van het toestel per vrachtwagen naar Barneveld. Kort na aankomst begint Van Harten met de eerste restauratiewerkzaamheden.

Ook Van Diermen en Hoogboom zitten niet stil en brengen medio juli 2019 een bezoek aan Zweden. Daar treffen ze in het Aerozeum in Göteborg in de ondergrondse opslag diverse ex-KLu-Alouettes aan, waaronder de A-208. Dit toestel zet op 31 juli 1964 als allereerste KLu-Alouette III



In 2018 vindt het AMB deze kapotte en gedemonteerd A-453 in het Zwitserse Lodrino. Het is een originele Grasshopper.



Op 12 juli 2019 komt de kist in Barneveld aan, waar een trotse Van Harten (l.) en Van Diermen hem in ontvangst nemen.



De helikopters worden zo goed mogelijk in oude staat teruggebracht. Deuk in een paneel? Nieuw maken en vervangen.



Soms heeft een helikopter nog een interieur of zelfs instrumentarium. Het functioneren ervan zal wat te wensen overlaten.



Na het strippen van de A-208 komt ook een oude beschildering van het 25-jarig bestaan van het type uit 1989 tevoorschijn.

de wielen aan de grond op Vliegbasis Soesterberg. Alle kisten in de opslag zijn zeer vervallen en verre van compleet. Naast de A-208 spotten ze ook de A-350 in Grasshopper-kleuren, net als grote delen van diverse andere toestellen. Ze leggen alles op beeld vast en keren huiswaarts na een positief gesprek met de voorzitter van het Aerozeum.

Static displays

In 2019 komt Defensie voor het eerst met het verzoek om de A-301 als static display op de Nationale Veteranendag op zaterdag 29 juni in Den Haag te plaatsen, precies in

lijn met één van de drie sporen. Een luchtmachtdieplader haalt de kist op in Barneveld en brengt hem naar het Malieveld. Op 1 juli maakt de helikopter op de terugrit naar Barneveld een ommetje via Soesterberg. Zo kunnen de daar aanwezige oud-Soesterbergers die dag ook nog even van de Alouette genieten. Later in 2019 staat de A-301 ook nog static op Vliegbasis Eindhoven op de Luchtmacht Veteranendag en op Vliegbasis Woensdrecht tijdens de herdenking van 75 jaar bevrijding. De al geplande deelname aan de veteranendagen in 2020 gaan niet door vanwege de coronacrisis.

Grasshoppers

Begin dat jaar wordt besloten om voor de verdere ontwikkeling en het besturen van het museum een formele stichting op te richten. Op 31 maart 2020 is dan ook de Stichting Alouette Museum Barneveld een feit. Het bestuur bestaat uit voorzitter Hoogboom, secretaris Van Diermen en penningmeester Peter van Harten. In 2021 is het vaste medewerkersbestand uitgebreid met oud Alouette-vlieger Philip Whittle, die met zijn kennis en expertise een bijdrage levert aan de themadagen en workshops die de stichting wil organiseren.

AMB heeft een duidelijke doelstelling: de Alouette III en het verleden van het type binnen de KLu behouden voor de Nederlandse luchtvaarthistorie. Naast het openstellen van een permanente tentoonstelling wil de stichting een plek bieden voor het delen van ervaringen en het deelnemen aan speciale themadagen en/of technische workshops. Door de coronapandemie loopt de ontwikkeling van het museum echter anders dan gedacht. Vooral de openstelling van het museum vertraagt flink. Keerzijde, maar dan in positieve zin, is dat er volop gewerkt kan worden aan de restauratie van de A-453. Een aantal oud-luchtmachters komt wekelijks naar Barneveld voor de restauratie van de uit Zweden afkomstige toestellen: allen zeer ervaren Alouette-monteurs. Hun resultaat is een nagenoeg volledig herstelde Grasshopper-Alouette III. Daarna herstellen ze in relatief korte tijd de A-208 in de



Wekelijks komen op vrijdag diverse oud-luchtmachters naar Barneveld voor de restauratie van de Alouettes van het museum.



De A-208 krijgt zijn originele uiterlijk terug zoals de helikopter in 1964 op Soesterberg werd afgeleverd: mat olifengroen met wit serial op de staartboom.



Onder belangstelling van vrijwilligers, pers en VIP's onthullen op 2 oktober de twee oudste monteurs de – mede door hen – prachtig gerestaureerde A-208. Foto: Arno Marchand

kleuren zoals in 1964 afgeleverd. Met de A-350 uit Zweden heeft het museum er al twee in Grasshopper-uitvoering. Het streven is om in de toekomst een compleet team van vier Grasshoppers te hebben. Na intensief speurwerk vindt het museum onlangs in de buurt van Malaga in Spanje de derde, de A-324. De kist verkeert in zeer deplorabele staat, maar is inmiddels ook aangekocht en komt binnenkort naar Barneveld. Nu nog één te gaan...

Gentile Alouette

Met de komst van de derde Grasshopper staat de teller van het AMB al op zeven exemplaren. Voldoende? Zeker niet. Een andere grote wens is het verkrijgen van een originele KLu-Alouette III in de SAR-uitvoering. Van de oorspronkelijk vijf toestellen crasht de H-08 in 1971 en hangt de H-20 in het Nationaal Militair Museum in Soesterberg. De drie overige zijn in 1994 verkocht aan de marine van Pakistan. Een lastige klus om een dergelijke

VRIENDELIJKE LEEUWERIK IS TERUG



Dit is wat het AMB ook doet: het verhuren van de A-301 voor static shows, zoals hier tijdens de recente SAR Meet op de Belgische vliegbasis Koksijde. Foto: Jan Eenling



De eerste Alouette voor de luchtmacht is tot in de kleinste details volledig gerestaureerd, dus inclusief embleem van de Groep Lichte Vliegtuigen en Alouette III-logo. Foto: Arno Marchand

kist te verwerven, maar het bestuur heeft goede hoop dat de inmiddels lange lijst met (inter)nationale contacten het gewenste resultaat oplevert.

En met zoveel helikopters is het eerste onderkomen bij Van Harten al snel te klein. Daarom is gekozen voor verhuizing naar een andere hal, direct naast het eerste onderkomen, die eind 2020 gereed komt. Deze biedt plaats aan vier complete Alouette III's, dus inclusief rotorbladen. Maar officieel geopend is het museum dan nog steeds niet. Dat gebeurt afgelopen 2 oktober, als de als nieuw gerestaureerde A-208 wordt onthuld. Op dat moment staan de eerste Alouette uit 1964 en de laatste uit 2016 broederlijk naast elkaar. Luchtvaartminnend Nederland is hiermee een prachtig museum rijker, een plek voor een eerbetoon aan die vriendelijke leeuwerik, de Gentile Alouette.

Luitenant-kolonel b.d. Ed Roelofs klokte als vlieger ruim 5.000 uur op de Alouette III. ●

Het museum

De Stichting Alouette Museum Barneveld beheert een collectie die bestaat uit helikopters, foto's, boekwerken en historisch materiaal. Het is ondergebracht in een showroom binnen een gebouw van Van Harten Landbouwmechanisatie, Röntgenstraat 8c, 3771 RV in Barneveld. Toegang is voorlopig nog alleen op afspraak via de secretaris Peter van Diermen op secretaris@alouettemuseumbarneveld.nl of via telefoon/WhatsApp op 06-23010954. Kijk voor meer info op www.alouettemuseumbarneveld.nl of op de Facebook-site van het museum.

Kaivopuisto Airshow

Ieder jaar organiseert de Finse nationale luchtvaartvereniging naast diverse kleine, één hoofdvliegshow in Finland. Die wordt steeds op een andere plek gehouden, dit jaar boven de Finse Golf ten zuiden van Helsinki op vrijdagmiddag en -avond 6 augustus. De static display van de

Kaivopuisto Airshow 2021, vernoemd naar het park waar het publiek zich bevindt, is ook op zaterdag te bezoeken. In het programma is deze keer vooral plaats voor deelnemers in de vervangingsrace van de F/A-18C/D Hornet. In dit HX Fighter Program wijst de Finse regering naar

verwachting eind 2021 een winnaar van de competitie aan. Kanshebbers zijn de Dassault Rafale, Eurofighter Typhoon, Lockheed Martin F-35A Lightning II, of een combinatie van de F/A-18E/F Super Hornet



Vliegtuigbouwer Dassault brengt de Rafale Solo Display naar Helsinki om de Finse bevolking kennis te laten maken met het sierlijke toestel.



Finland maakt gebruik van de TTH-versie van de NH90. Deze NH-214 van vliegbasis Utti vliegt boven enkele van de vele eilandjes voor de kust van Helsinki.



Deze Saab B 17A van het Zweedse Luchtmachtmuseum is het enige vliegende exemplaar van deze duikbommenwerper uit 1940. Finland heeft er twee in gebruik gehad.



De Finse luchtmacht heeft twee squadrons met Hornets, HävLLv 11 op Rovaniemi en HävLLv 31 op Kuopio/Rissala. Vanaf 2025 moeten de F/A-18C/D's vervangen worden.

en EA-18G Growler van Boeing. Van deze fabrikanten is de laatste op deze airshow de grote afwezige. De Italiaanse F-35 hoeft slechts zo'n honderd kilometer te overbruggen, van Ämari in Letland (zie volgende pagina's) naar Helsinki. Vooral het Eurofighter-consortium pakt groots uit met het RAF Eurofighter Solo Display Team én een formatie van vier Typhoons: twee RAF-exemplaren en twee toestellen van de Luftwaffe. Het Finse demonstratieteam Midnight Hawks sluit de airshow af. ●

Tekst en foto's: Frank Crebas



De Midnight Hawks zijn het nationale display team van Finland. Normaliter vliegt het met vier Hawks, maar door een ground abort van de nr.4 mist deze in de formatie.



Een duo Eurofighters van Taktisches Luftwaffengeschwader 73 'Steinhoff' van de Luftwaffe en twee Typhoon FGR4's van 29 squadron van de Royal Air Force.



Italiaanse luchtmacht stuurt F-35A's naar Estland

Stealthy waakhonden boven de Oostzee

De Italiaanse luchtmacht zet als eerste de F-35A Lightning II in voor een Baltic Air Policing (BAP)-missie. Vier toestellen van 13° Gruppo (squadron) van de 32° Stormo (wing) landen op 30 april 2021 op de luchtmachtbasis Ämari in Estland. Op 3 mei volgt de officiële aflossing van de Duitse Eurofighters en begint de Quick Reaction Alert-taak voor het kwartet afkomstig van vliegbasis Amendola, in het zuidoosten van Italië.

Tekst: Pieter Davids en Frank Crebas | Foto's: Frank Crebas

De Baltische staten Estland, Letland en Litouwen, die in 2004 lid worden van de NAVO, hebben geen eigen luchtverdedigingscapaciteit. Sinds dat jaar vullen hun NAVO-bondgenoten dit gat beurtelings op door het sturen van jachtvliegtuigen naar deze voormalige Sovjetrepublieken. Dat gebeurt eerst voor een periode van drie maanden, maar sinds 2006 duren de deployments een maand langer. De toestellen vliegen in het begin alleen vanaf de voormalige Russische luchtmachtbasis Šiauliai in Litouwen. Nederlandse F-16's

staan daar voor het eerst in 2005, en in 2017 nogmaals. Sinds 2014 zijn er ook deployments op de luchtmachtbasis Ämari in Estland. Vanaf datzelfde jaar wordt ook meermaals gebruikgemaakt van het Poolse Malbork, zoals door de Koninklijke Luchtmacht in 2014. Op het moment van de Italiaanse aanwezigheid in Letland staat de Turkse luchtmacht met F-16's in Polen.

De aansturing van BAP gebeurt vanuit het Combined Air Operations Centre (CAOC) in Uedem in Duitsland. Dat is een multinationaal NAVO-hoofdkwartier voor de tactische en operationele aansturing van NAVO-luchtstrijdkrachten ten noorden van de Alpen. De BAP-regels zijn opgesteld door het Headquarters Allied Air Command in Ramstein. "Het is onze taak binnen die regels het NAVO-luchtruim te beschermen", zegt majoor G., F-35A-vlieger van de Italiaanse luchtmacht. "Het is een defensieve missie in vredetijd. NATO Air Policing verzekert 24/7 de verdediging van het luchtruim van onze bondgenoten. Dat doen we onder de verantwoordelijkheid van de Supreme Allied Commander Europe. Onze primaire opdracht is onze fighters op QRA [Quick Reaction Alert] houden, zodat we meteen kunnen reageren als er een scramble-opdracht komt vanuit Uedem."

Dagelijkse routine

Een typische dag begint met de Ops- en weer-briefing in de ochtend, gevolgd door de specifieke en trainings-missiebriefing.

**Air Policing
verzekert 24/7 de
verdediging van het
luchtruim van onze
bondgenoten'**



F-35 vlieger majoor G. voor een van de F-35's in de scramble-hangar op Ämari.

Foto: Giovanni Colla



De Italianen zijn de eersten die stealth-vliegtuigen inzetten voor de Baltic Air Policing-missie.

De volgende landen hebben BAP-missies verzorgd:

België, Canada, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Hongarije, Italië, Nederland, Noorwegen, Polen, Portugal, Roemenië, Spanje, Tsjechië, Turkije, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten.

IT-systeem ter ondersteuning van operaties, onderhoud, prognoses, aanvoer van onderdelen, training en technische data voor alle F-35-gebruikers. "Tijdens het hele deployment presteerde ALIS zeer goed en we ondervonden geen problemen", geeft majoor G. aan. "Voor mij is dat een tastbaar bewijs van de robuustheid en betrouwbaarheid van de F-35 en de capaciteit van dat wapensysteem als geheel."

Zombie

De Italianen klokken meer dan vijfhonderd vliegreuren in de vier maanden die ze in Estland zijn. Daaronder bevinden zich ruim 140 training-scrabbles, de zogenoemde Tango-scrabbles. Het blijft echter niet bij trainen. De Italianen voeren ook meer dan 25 Alpha-scrabbles uit in

reactie op indringers in het Baltische luchtruim. De eerste echte onderschepping vindt plaats in de vroege ochtend van 14 mei. Udem registreert een niet-geïdentificeerd toestel boven de Oostzee dat op weg is vanuit Rusland naar de Russische exclave Kaliningrad. De zombie – zoals een dergelijk ongeïdentificeerd toestel worden genoemd – blijkt een Russische An-12. Het transportvliegtuig heeft daarmee de twijfelachtige eer de eerste zombie te zijn die door een F-35 onder NAVO-bevel wordt onderschept boven de Oostzee.

'Udem registreert een niet-geïdentificeerd toestel boven de Oostzee'

De Rus vliegt boven internationale wateren dichtbij de Estse kust en behalve zonder bekendgesteld vluchtplan staat ook de transponder uit. Daardoor vormt het toestel een potentieel risico voor andere

Na de vlucht, hetzij een training of een echte onderschepping, volgt een debriefing om het resultaat te analyseren en te leren van wat goed ging en wat minder. "Omdat Air Policing onze primaire missie is, verschilt het uitvoeren van BAP-vluchten met de F-35 niet veel van enig ander type dat deze missie uitvoert", geeft majoor G. aan. "En omdat de BAP een multi-nationale missie is, biedt het geweldige mogelijkheden om te oefenen met andere geallieerde vliegtuigen en grondtroepen. BAP gaf ons de mogelijkheid om verder te gaan in de integratie van 4e en 5e generatievliegtuigen. Net als in Nederland zijn wij ook op weg naar een 5e generatie luchtmacht."

Een missie zoals BAP is eveneens een test voor het Autonomic Logistics Information System (ALIS). Dat is het geïntegreerde



De vier Italiaanse F-35A's werden op Ämari vergezeld van 130 man en vrouw personeel, afkomstig van meer dan twintig eenheden. Foto: Giovanni Colla

De inzet van de F-35 was de vijfde BAP-missie van de Italianen. Bij eerdere missies werden steeds Eurofighters ingezet.



'Hier zag je echt het voordeel van een 5e generatie jager'

luchtruimgebruikers. Het duo QRA-F-35's vliegt erop af en na identificatie van de Rus keren de Italiaanse jachtvliegtuigen terug naar Ämari. Deze gang van zaken is volgens majoor G. typerend voor de BAP-missie: "De NATO Air Policing reageert op militaire en civiele vliegtuigen die de internationale vliegvoorschriften niet volgen en het luchtruim van een bondgenoot naderen. In deze regio gaat het vaak om vliegtuigen die zich niet identificeren, niet communiceren met de luchtverkeersleiding of geen vluchtplan

hebben ingediend. Na de Alpha-scramble wordt de Quick Reaction Alert-Interceptor [QRA-I] F-35 aangestuurd door een control and reporting center. Zo'n CRC leidt de QRA-I tot dicht bij de zombie om het te identificeren of indien nodig te begeleiden. Omdat NATO Air Policing een missie in vredetijd is, verloopt de nadering van de zombie altijd voorzichtig. De vliegers zijn opgeleid om professioneel te handelen om zo situaties te de-escaleren en ongelukken te voorkomen."

Furious Wolf

"Tijdens het deployment voeren de Italianen ook trainingsactiviteiten uit, zowel onderling als in samenwerking met bondgenoten. Ze nemen deel aan verschillende multinationale oefeningen in het Baltisch gebied, bijvoorbeeld in het verlenen van luchtsteun voor gezamenlijke tactische aanvalsoefeningen van NAVO-gevechtsgroepen op de grond. "Tijdens de oefening Furious Wolf vlogen we een Close Air Support-trainingsmissie [CAS] toen het CRC ons plotseling opriep",



Voor Air Policing-missies trainen NAVO-eenheden tijdens de tweedaagse oefeningen Ramstein Alloy. Onderdeel daarvan is ook de samenwerking met de partners Finland en Zweden.



De Italiaanse Lightnings zijn niet de eerste F-35's die Estland aandoen. In 2017 brengen twee Amerikaanse F-35A's die op dat moment op deployment zijn op RAF Lakenheath in het Verenigd Koninkrijk een kort bezoek aan Ämari.



De eerste onderschepping van de Italiaanse F-35 vindt plaats elf dagen nadat het detachement actief is. De zombie blijkt deze Russische An-12. Foto: Italiaanse luchtmacht



Ook voor IJsland is er een Air Policing-missie van de NAVO waaraan de Italiaanse luchtmacht bijdraagt. In 2019 en 2020 sturen ze daar al F-35A's naartoe. Foto: Giovanni Colla

vertelt majoor G. "We kregen opdracht voor een VID [visual identification], want er vloog een zombie boven de internationale wateren van de Oostzee. Dus nam ik via de radio contact op met de JTAC [Joint Terminal Attack Controller] en zei: 'Redcoat 21 beëindigt CAS; we zijn geconverteerd naar Alpha-scramble. Als het lukt komen we nog terug om de oefening voort te zetten.' En na de VID wás het nog de moeite om terug te keren en de trainings-missie voort te zetten. Hier zag je echt het voordeel van een 5e generatiejager.

Met een 4e generatie-toestel is dit veel lastiger geweest, omdat je die meestal opnieuw moet configureren voor het missietype dat je gaat vliegen. De F-35 heeft altijd alle sensoren bij zich. Dit maakt een breed scala aan gebruiksflexibiliteit mogelijk dat we eerder niet hadden. Zelfs als een F-35 in een volledige lucht-lucht-configuratie vliegt, bewaken zijn sensoren nog steeds het volledige spectrum eromheen. Zo blijft het toestel bijdragen aan de situational awareness van alle bondgenoten in de buurt."

Honderd procent

De opvolgers van de F-35's in Ämari zijn opnieuw Italianen, maar deze keer met Eurofighters. De overdrachtsceremonie vindt plaats op 15 september. Majoor G. kijkt tevreden terug op de vier maanden in Estland: "De robuustheid van de F-35, de procedures, onze vaardigheden en de ondersteuning van het onderhoudspersoneel stelden ons in staat te voldoen aan alle verwachtingen. Op álle scramble-orders konden we honderd procent reageren." ●

Het F-35-detachement van de Italianen is het twintigste deployment naar Ämari in het kader van Baltic Air Policing. Een F-35 staat klaar in een van de – op de foto overigens niet zichtbare – scramblehangaars. Foto: Giovanni Colla



Vliegend verleden

Dit jaar doen we in elke uitgave een greep uit het fotoarchief dat Willem Helfferich in ruim veertig jaar Onze Luchtmacht aanlegde. Deze keer een F-104G Starfighter zoals Willem de legendarische honderdvier toch wel het mooiste vond: clean, zonder tanks en schuin van voren gefotografeerd. Deze Starfighter van het 322/323 Squadron staat op 26 oktober 1977 klaar voor vertrek vanaf Vliegbasis Leeuwarden. ●

Foto's: Willem Helfferich





Aan de overkant wacht de vlieger van de D-8090 op toestemming om de baan op te mogen rijden. In deze periode dragen de staarten van de Starfighters van 322/323 Squadron aan de ene kant het Polly Grey-embleem van 322 Squadron en aan de andere kant dat van Diana van 323 Squadron.



Het was nooit saai op Gilze-Rijen in de jaren vijftig

Harvard- avonturen

De Brabantse Vliegbasis Gilze-Rijen was in de jaren vijftig een opleidingsbasis voor militaire vliegers. Dagelijks vlogen de hier gestationeerde North American AT-6 Harvards van de Voortgezette Vlieger Opleiding (VVO) af en aan. Met zoveel vliegtuigen en zoveel jonge en onervaren leerling-vliegers was het nooit saai op Gilze-Rijen. Of zoals een oud-vlieger het eens onder woorden bracht: "Iedere dag gebeurde er wel iets bijzonders".

Tekst: Gerrit Boxem

In de Harvards van de Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht kunnen oud-luchtmachtvliegers herinneringen ophalen aan de tijd dat ze lesten op dit vliegtuig. Foto: Frank Crebas

In de buurt van Gilze-Rijen ligt in die tijd een uitgestrekt terrein waar het laagvliegen wordt beoefend. Nu werken in dat vlieggebied enkele arbeiders die op een dag flink tabak hebben van de Harvards. Ze komen om de haverklap op hoofdhoogte aanstormen en de enorme schroefwind werpt de arbeiders soms bijna tegen de grond. Een van hen heeft er op een gegeven moment zo genoeg van dat hij zijn hooivork omhoog gooit naar een van de toestellen. Gelukkig net te laat, want krijg je zo'n ding in de propeller, dan kunnen er natuurlijk de grootst mogelijke ongelukken gebeuren.

Sake Hoekstra

Dat ook leerlingvlieger Sake Hoekstra uit Hoogeveen ervan houdt om tijdens zijn VVO allerlei toeren uit te halen met de Harvard wordt wel duidelijk in de zomer van 1952. Tijdens een familiedag op Gilze-Rijen doet hij, zonder dat zijn aanwezige familieleden daarvan op de hoogte zijn, mee aan een demonstratie aerobatics met Harvards. Als zijn moeder hoort dat haar zoon ook aan de demonstratie heeft meegedaan is ze zagezegd not amused, om het maar zachtjes uit te drukken. Vanaf het moment dat haar zoon gaat vliegen, is moeder

Hoekstra als de dood dat Sake een ongeluk overkomt. Ze drukt hem dan ook voortdurend op het hart om toch vooral heel voorzichtig aan te doen. Als ze 's morgens opstaat en de zon ziet schijnen, zegt ze altijd: "O nee toch, met dit weer gaat onze Sake weer vliegen!" Sake zorgt er daarom voor dat ze lang niet al zijn luchtmachtavonturen te horen krijgt. Dat weerhoudt hem er niet van om in 1952 toch regelmatig met zijn Harvard boven het ouderlijk huis te verschijnen om een groet te brengen. Ook boven het Menso Altling College, de middelbare school in Hoogeveen waar zijn vriendin op



In de jaren vijftig is dit een dagelijks beeld op Gilze-Rijen. Leerling-vlieger en instructeur stappen in een Harvard voor het maken van een lesvlucht. Foto: uit collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH)



Een van de arbeiders heeft er op een gegeven moment zo genoeg van, dat hij zijn hooivork naar een van de Harvards gooit. Fotomontage: Gerrit Boxem

Doodsbleek vertelt de man waarom hij zo uitbundig stond te zwaaien

als hij op het land aan het werk is. "Zou kunnen", is hun antwoord. "Dan zal ik je eens wat vertellen", zegt de boer. "Ik heb altijd een groot jachtgeweer bij me en de eerste de beste keer dat jullie me dat weer flikken, schiet ik je voor je raap. Heb je dat goed begrepen?" En of ze het begrepen hebben. Maar dan nét even anders. Dat was nog eens spektakel: een boer die met een levensgroot jachtgeweer op je schiet als je laagvliegend komt aanzetten. De volgende dag krioelt het dan ook van de Harvards boven het land van de boer. En inderdaad knalt die er lustig op los, maar echt gericht schieten doet hij niet. Na een week wuift hij alleen nog maar naar de kisten die hem bijna van de sokken vliegen. Dan is de lol er voor de vliegers natuurlijk snel vanaf.

Op rapport

Op een dag moet een drietal Harvard-vliegers bij de commandant op rapport komen. "Wie van jullie heeft er laag boven het strand van Zandvoort gevlogen?", is zijn vraag, terwijl hij ze één voor één streng aankijkt. Niemand natuurlijk... "Beken nou maar", zegt de commandant. "We hebben de bewijzen namelijk in

handen. De burgemeester heeft persoonlijk een foto van het betreffende toestel gemaakt waarop de registratie duidelijk te lezen is. Je kunt beter vrijwillig bekennen, want anders zijn de rapen helemaal gaar." Maar de drie leerling-vliegers die op het matje staan, voelen op een of andere manier aan dat er iets aan de bewijsvoering schort. De commandant zanikt er wel heel erg lang over door. Zolang de vliegtuigregistratie onbekend is, gaat de schuldige natuurlijk vrijuit. Ze houden zich dan ook van de domme en mogen uiteindelijk weer vertrekken. En de commandant? Die komt er nooit achter wie de schuldige is. Pas veel later wordt bekend wat er precies is gebeurd. Een van de leerling-vliegers heeft in Zandvoort een meisje wonen en hij vertoont regelmatig zijn kunsten voor haar. Op een keer is de burgemeester daarvan getuige en het toeval wil dat de edelachtbare net een fototoestel bij zich heeft. Als de Harvard laag overvliegt, maakt hij er een foto van. Jammer voor de burgemeester, maar heel plezierig voor de betreffende leerling-vlieger, is dat er ook een strandstoel op de foto staat die precies het registratienummer van de Harvard afdekt.

zit, maakt hij geregeld de nodige rolls en loopings. En hij vergeet nooit te groeten met een indrukwekkende low-pass. Begrijpelijk dat de leerlingen tijdens zo'n demonstratie het best moeilijk vinden om bij de les te blijven. Een bekende uitspraak van wiskundeleraar Van Engen luidt op zo'n moment: "Doorwerken jullie! Het is Sake maar..."

Voor je raap

Op een dag komen de leerling-vliegers in één van de vele cafeetjes in de buurt van Gilze-Rijen een boer tegen die ze vraagt of zij het zijn die laag over hem heen vliegen



Dat de KLu-Harvards zeer uiteenlopende beschilderingen dragen, heeft op een dag deze combinatie tot gevolg. Foto: uit collectie NIMH



Op een dag vraagt de commandant: "Wie van jullie heeft er laag boven het strand van Zandvoort gevlogen?"

Fotomontage: Gerrit Boxem

Koeken, colaflesjes en chocoladerepen

De eindtest voor Harvard-leerlingen bestaat in de fifties uit een grote overlandvlucht in Zuid-Nederland, met een paar tussenlandingen. Proviand voor onderweg wordt in één van de Harvards meegenomen. De leerling-vlieger van deze Harvard heeft een instructeur achterin die het zich als het even kan altijd zo gemakkelijk mogelijk maakt. Betreffende instructeur dut met de gemoedsrust van een baby dwars door linker- en rechterbochten, halve loopings en tolvluchten van de eindtest. Maar hij is opeens klaarwakker als tijdens een stevige linkerbocht de

cockpitkap openwaait en alle meegebrachte koeken, colaflesjes en chocoladerepen naar buiten verdwijnen. Uiteindelijk wordt het echter toch nog een gezellig en leerzaam uitstapje dat wordt besloten met een sterk verhaal van de instructeur.

Harvards boven het land van de boer, en die knalt er lustig op los

Zwaaien

Hij vertelt een belevenis uit zijn instructeursopleiding in de Verenigde Staten. Op een dag maakt hij met een Amerikaanse

en Belgische collega een oefenvlucht, als het toestel met de Belg erin opeens in brand vliegt. De Belg aarzelt geen moment en springt uit zijn Harvard. Behouden komt hij op de grond. De beide andere vliegtuigen vliegen met een grote bocht terug en komen laag overzetten om te zien of hun collega gezond en wel is. Het ziet er goed uit want de Belg staat uitbundig met zijn parachute te zwaaien. Ook bij de tweede keer overvliegen, zwaait de man weer uitbundig met zijn parachute, zodat ze denken: dat zit wel snor. Ze vliegen terug naar hun thuisbasis en melden daar het gebeurde, waarop meteen een jeep met enkele mannen naar de aangewezen plaats vertrekt. Na enige tijd komt de jeep teruggereden, met daarin een flink van streek zijnde Belgische piloot. Doodsbleek stapt de man uit en vertelt de ware reden waarom hij zo uitbundig stond te zwaaien met zijn parachute. Hij probeerde een reusachtige poema van het lijf te houden die hem ogenblikkelijk na zijn parachutelanding aanviel. Met veel geschreeuw en gezwaai met de parachute weet hij het beest uiteindelijk op de vlucht te jagen.



In de loop van de 1955 wordt de Harvard gemodificeerd en krijgen veel kisten een radiokompas achter de cockpit, onder een glazen koepeltje achterop de romp. Foto: Gerrit Boxem

Slim snapt er echt niets van: uiteraard heeft hij niet zo laag gevlogen!

'Slim'

Tot slot een Harvard-verhaal over 'Slim', een leerling-vlieger die zijn bijnaam dankt aan het groot aantal keren dat hij door de mazen van de krijgstuicht weet te glippen. Slim is zo'n leerling die vanaf de dag dat hij de vliegeropleiding binnenkomt, het niet zo nauw neemt met de waarheid. En daarbij beperkt hij zich maar zelden tot een leugentje om bestwil. Sterker: hij kan liegen of het gedrukt staat. Slim is bovendien heel gewiekst en niet voor één gat te vangen. Altijd heeft hij een plausibel smoesje klaar. Dat is zijn sterkste kant. Maar ook hij gaat natuurlijk een keer voor de bijl. Slim is een onverbeterlijke laagvlieger en staat dan ook als zodanig onder zijn klasgenoten bekend. Het is een prachtige zomerdag als Slim van een solovlucht terugkeert met een flink gat in de rechtervleugel van zijn Harvard. Je kan er zo je hele vuist in steken. Bij nader onderzoek blijkt een vogelaanvaring de oorzaak. De bloedspetters en vogelresten liegen er niet om. Maar wat voor een vogel? Slim kan het niet zeggen. 'Een flink beest' is alles wat hij heeft gezien. Maar welke vogel het nu precies was, daar bekommert niemand op de basis zich om. Het maakt immers niet uit of je nu door de kat of door de hond wordt gebeten...

Verrassing

Gelukkig voor Slim loopt het goed af, hoewel uiteindelijk toch minder goed dan hij aanvankelijk denkt. Hij heeft namelijk de pech dat de Koninklijke Luchtmacht een instantie kent die zich hevig interesseert voor de vogelsoorten die bij vogelaanvaringen betrokken zijn. De vogelresten gaan dan ook naar een laboratorium voor



De Harvard vliegt in diverse beschikkingen bij de KLu: gecamoufleerd, geel met dayglow of helemaal geel. Foto: Frank Crebas



Begin 1968 levert de Basis Fotovlucht van Deelen als laatste onderdeel zijn gecamoufleerde Harvards in bij het Depot Vliegtuig Materieel. Deze toestellen werden gebruikt voor luchtfotografie. Foto: uit collectie NIMH

nadere identificatie, met als aanvullende informatie dat de vogelaanvaring vermoedelijk op zo'n 600 meter hoogte plaatsvond. De vogel die Slim op 600 meter heeft ontmoet blijkt een huis-tuin-en-keukenkip te zijn. Slim snapt er echt helemaal niets van. Uiteraard heeft hij écht niet zo laag gevlogen! Maar omdat er op 600 meter nu eenmaal geen kippen rondfladderen, wordt Slim op

staande voet ontslagen. Hij krijgt te horen dat waaghalzen zoals hij een gevaar vormen voor de mensen op de grond. Bovendien brengen dit soort lieden de luchtmacht in diskrediet en daarom is er geen plaats meer voor hem binnen de organisatie. ●

Met dank aan Constant Butner en Willem van der Sluys

Wie een Harvard in actie hoort, begrijpt direct waar de bijnaam 'gele bromvlieg' vandaan komt. Foto: Frank Crebas



SAR Meet 2021



De Tsjechische W-3A Sokol neemt deel aan de competitie en geeft na afloop daarvan ook nog een spectaculaire demonstratie.



De gastheren van 40 Smaldeel doen met twee NH90-teams mee: een SAR-team en een maritieme ops-team. Let op het bolle raam in de deur.



Het Sea King-team van het Duitse Marineflieger 5 gaat met de hoofdprijs naar huis. Helaas laat de NH90 Sea Lion van MFG 5 verstek gaan.

Het Belgische 40 Smaldeel verzorgt van 27 september tot 1 oktober een internationale meet voor helikopters en hun bemanningen die search and rescue (SAR) tot taak hebben. Het vanwege de hoofdsponsor tot Galileo SAR Meet gedoopte evenement vindt plaats op en rond de vliegbasis Koksijde.

Het deelnemersveld ziet er aanvankelijk veelbelovend uit: twaalf teams uit negen landen zouden hun opwachting maken met een helikopter, vijf andere landen sturen observers. Uiteindelijk doen zeven helikopters uit vijf landen mee; altijd nog meer dan de vijf teams uit drie landen die in 2016 op Koksijde in 2016 komen opdagen. De reden voor de afmeldingen lopen uiteen: van technische problemen tot operationele verplichtingen. De dinsdag staat in het teken van een SAR-symposium en sport- en teambuildingactiviteiten. Op woensdag volgt het vliegprogramma. De teams starten met tussenpozen van twintig minuten voor onder meer een navigatieoefening, een precisielanding en een precision winching-competitie. Dat laatste wordt bemoeilijkt door een sterke westenwind. Tijdens het afsluitende feest wordt de bemanning van de Sea King Mk.41 van het Duitse Marinefliegergeschwader 5 uitgeroepen tot winnaar van de competitie. De volgende internationale SAR Meet staat gepland voor 2023 op Nordholz, thuisbasis van de winnaars. Als het goed is, zijn de Sea Kings tegen die tijd uitgefaseerd en hebben de NH90 NTH Sea Lions de SAR-taak overgenomen. ●

Tekst en foto's: Kees van der Mark



De Duitse landmacht verving eerder dit jaar de UH-1D door de H145M LUH SAR. Dit type neemt dan ook voor het eerst deel aan een SAR Meet.



Bijzondere deelnemer is de AW101 Mk.612 van het Noorse 330 Skvadron. Op weg naar en van Koksijde tankt deze Merlin op MVK De Kooy.



De Zwitserse beslissing

kolonel b.d. drs. Anne Tjepkema



Het vorige nummer van dit blad gaf een keurig feitelijk inzicht in de Zwitserse beslissing de F-35 te kopen. Over dertig jaar gerekend zouden de totale aanschaf- en exploitatiekosten twee miljard frank minder bedragen dan het laagste bod van de concurrenten. In de evaluatie van acht specifieke missies waren de scores van de F-35 de beste. Met deze beslissing wordt Zwitserland de achtste Europese F-35-gebruiker. Tegen de achtergrond hiervan is het onthullend nog eens naar veelgehoorde argumenten te kijken die twintig jaar lang werden gebruikt om het JSF-project neer te sabelen.

Al vanaf augustus 2006 hield Johan Boeder via vooral het negatieve nieuws over de F-35 bij. Hij richtte zich daarbij tevens tot de Vaste Kamercommissie voor Defensie. Zijn verwijten en die van anderen betroffen problemen in een scala aan onderwerpen: niet alleen ontwerpfouten, kostenoverschrijdingen en falende integriteit bij de fabrikant, maar ook operationele manco's als een kort bereik, gebrek aan snelheid, niet in staat tot dogfights en de betrekkelijke waarde van stealth. Boeder stopte in april 2016.

Nooit heb ik de critici kunnen betrappen op een vergelijking met de concurrenten, met name de Rafale en de Eurofighter Typhoon. Beide zijn duurder en operationeel minder geavanceerd. Commentatoren van de Zwitserse beslissing wezen erop dat Dassault zich niet krachtig had geweerd. Het zou de fabrikant moeite kosten aan de lopende orders te voldoen zonder de Franse luchtmacht uit te hollen. Het Franse argument – vroeger ook in Den Haag gehoord – dat de F-35 alleen maar zou kunnen functioneren als een 'system of systems', kon de neutrale Zwitsers moeilijk worden verweten. Boven de Alpen zal de F-35 immers louter autonoom opereren. Desgewenst kunnen zij trouwens profiteren van de uitwisseling van gegevens met andere Europese F-35-gebruikers.

Nu naar de mythes die vaak een eigen leven gingen leiden. Critici wezen op een relatief lage klomsnelheid ('thrust-to-weight-ratio'), van belang bij het onderscheppen van hoogvliegende doelen. In werkelijkheid is die van de F-35A gelijk aan die van de Rafale C en inderdaad iets lager dan die van de Eurofighter. Dan het argument dat de F-35 een kort bereik zou hebben. In werkelijkheid is het bereik vergeleken met de concurrentie ongeëvenaard, mede dankzij de interne ruimte voor brandstof en wapens. Vervolgens het gebrek aan snelheid. Concurrenten halen Mach 2.0 waar de F-35 het met Mach 1.6 moet doen.

Bij deze getallen behoort de aantekening dat voor de concurrentie Mach 2.0 alleen haalbaar is met een cleane configuratie, dit tegenover de vereiste ontwerpsnelheid van de drie types F-35. De werkelijke snelheid ligt hoger, maar is niet vrijgegeven en varieert per type. De zwaardere F-35C zal met dezelfde motor vast langzamer zijn dan de F-35A.

'Nooit heb ik de critici kunnen betrappen op een vergelijking met de concurrenten'

Bij het kwestieuze vermogen om in dogfights de overhand te krijgen past allereerst de opmerking dat de F-35 zijn tegenstander veel eerder ziet dan omgekeerd. Mocht het toch op een nabijgevecht aankomen, dan kan de F-35 zijn stuwkracht inzetten voor hoge invalshoeken, snelle acceleratie en grote wendbaarheid. Het resultaat is dan beter dan dat van de meeste concurrenten, zij het dat het laatste model F-16 in doorgezette draaisnelheid de F-35 overtreft. Veel kritiek betrof stealth. Moderne Russische en Chinese VHF-radars zouden daar korte metten mee maken. Het beste tegenargument is dat de Russen met de Su-57 en de Chinezen met de J-20 eigen stealth-jagers hebben gelanceerd. Doeltreffende VHF vereist een enorme antenne en maakt de radar een prooi voor radarbestrijding. De slechte nauwkeurigheid van VHF maakt bovendien vuurcontrole onmogelijk.

Is het F-35 project dan zonder feilen? Allerminst, het Pentagon worstelt nog steeds met de totale kosten en houdt de fabrikant onder meer via de media onder druk. Tegenstanders vergroten zulke fricties uit. De Amerikaanse Rekenkamer dringt aan op 'full-rate' productie, waarvoor het wachten is op de Block-4 versie. Er zijn nu al 700 stuks in de ontwikkelingsfase gebouwd, wat opmerkelijk is tegen de achtergrond van het geplande Amerikaanse totaal van 2.456 (tot 2044). De beschikbaarheid ligt met 54% zo'n 18% beneden de norm. Een nieuw onderhoudssysteem moet daarin verbetering brengen.

Conclusie is dat niet aan alle van de talloze eisen binnen dit ambitieuze project is voldaan, maar ook dat de prestaties van het toestel weergaloos zijn. Zeker is dat de tegenstanders zich van de Zwitserse beslissing rot zijn geschrokken. ●

Reageren: ac.tjepkema@gmail.com

Onze LUCHTMACHT

Verenigingsnieuws van de
Koninklijke Nederlandse Vereniging

Erepenning KLu voor Willem Helfferich

Voormalig hoofdredacteur van Onze Luchtmacht Willem Helfferich ontving op 7 oktober de Erepenning Koninklijke Luchtmacht uit handen van Commandant Luchtsrijdkrachten (C-LSK) luitenant-generaal Dennis Luyt. Helfferich legde in 2020 het hoofdredacteurschap neer.

"Een vooraanstaand ambassadeur met zijn nimmer aflatende enthousiasme en schijnbaar onvermoeibare inzet hebben in belangrijke mate bijgedragen aan de bevordering van kennis over het maatschappelijk belang,



Na 42 jaar en 252 edities nam Willem Helfferich in 2020 afscheid als hoofdredacteur van Onze Luchtmacht.

Foto's: sergeant 1 Mike de Graaf



en aan de goede naam van de Koninklijke Luchtmacht", geeft de C-LSK aan. "Voor zijn

uitzonderlijke verdiensten voor de Koninklijke Luchtmacht gedurende ruim vier decennia,

ken ik aan de heer Willem Helfferich de Erepenning Koninklijke Luchtmacht toe."

De Koninklijke Nederlandse Vereniging Onze Luchtmacht heeft als doel interesse te stimuleren voor luchtsrijdkrachten in het algemeen en voor de Koninklijke Luchtmacht in het bijzonder.

Landelijk Bestuur

Voorzitter: commodore b.d. drs. A.A.H. de Bok,
voorzitter@onzeluchtmacht.nl

Vicevoorzitter:
kolonel b.d. P.W.W. Wijninga,
vicevoorzitter@onzeluchtmacht.nl

Secretaris: luitenant-kolonel b.d. R.O.J.M. Lambermont,
secretaris@onzeluchtmacht.nl
Willibrorduslaan 77, 5581 GB Waalre

Penningmeester: drs. P.M. Paauw,
penningmeester@onzeluchtmacht.nl

Activiteitencoördinator: luitenant-kolonel b.d. C.H.A. Parthesius,
ac-coordinator@onzeluchtmacht.nl

NLAC-coördinator: vacant,
NLAC@onzeluchtmacht.nl

Verenigingsraad

Luitenant-kolonel b.d. K.J. Bakker,
kolonel b.d. A.C. Blokland, kolonel b.d. A. den Drijver, drs. J. van Gent, majoor b.d. J.P.M. Manders, A.P. Marchand, ir. G. van Putten, kolonel b.d. F. van der Vaart, M. Vring, luitenant-kolonel b.d. P.W.E. Whittle

Algemene Raad

K. van Doodewaerd, A.C. Groeneveld, mr. drs. A. Lock, dr. J.M. Schröder, kolonel C. Sahan, luitenant-generaal b.d. dr. D. Starink, mr. B.J. Swagerman

Ereleden

H. Blouw, M.M.W. Kasteleijn

Ledenwerving

G.T. Blokhuis, 0164-750258,
ledenservice@onzeluchtmacht.nl

Ledenadministratie

E. Blokhuis, Postbus 110,
4700 AC Roosendaal, 0164-750258,
administratie@onzeluchtmacht.nl

Adreswijziging

Deze kunt u zelf verwerken via uw account op www.onzeluchtmacht.nl of per post sturen aan de ledenadministratie.

Opzeggen lidmaatschap

Een opzegging ontvangen vóór 1 november van het lopende jaar, gaat in per 1 januari van het volgende jaar. Opzeggen kan uitsluitend via e-mail of per brief aan de ledenadministratie.

Verenigingszaken

Voor vragen over verenigingszaken en regionale activiteiten kunt u terecht bij secretariaten van de regiobesturen, zie kader rechts. Voor overige vragen kunt u bellen of mailen naar of schrijven aan de secretaris van het Landelijk Bestuur, zie kolom links.



Deelen

Excursie vliegbasis

Spreker op de regiobijeenkomst van 7 september is adjudant Henk Veerdig, toezichthouder en beheerder van Vliegbasis Deelen. Het eerste deel van zijn presentatie is 'een kleine geschiedenis van Deelen'. Veerdig kiest ervoor dit in de buitenlucht te vertellen op de centrale as van het vroegere landgoed Vrijland uit 1850, dat nu deel uitmaakt van de vliegbasis. In de Tweede Wereldoorlog bouwen de Nazi's het vliegveldje Kemperheide uit tot Vliegerhorst Deelen, dat na de oorlog een militaire dump wordt van (voornamelijk) Canadese voertuigen. Na de NAVO-opdracht tot aanleg van ruim twintig vliegbases in Nederland, wijst het Ministerie van Oorlog onder meer Deelen

daarvoor aan. De vliegbasis valt tegenwoordig onder het Defensie Helikopter Commando. Het tweede deel van Veerdigs presentatie is een militair-historische natuurwandeling. Als afsluiting daarvan wordt een kleine traditiekamer genaamd Expo Meteo Vlieland bezocht. Door zijn fascinatie voor wind verzamelde oud-vliegveldmeteoroloog oude meteorologische apparatuur en kunstwerken die

permanent worden tentoongesteld. Tekst: Gertjan van de Klashorst

Sanicole Airshow

Zo'n dertig deelnemers inclusief leden uit de regio's Twente en Soesterberg, vertrekken op 12 september vanaf Vliegbasis Deelen naar de Sanicole Airshow. Die kan dit jaar optimaal profiteren van de Extra Tiger Meet op de nabijgelegen

vliegbasis Kleine Brogel, met vliegshow-deelnemers uit Finland, Frankrijk, Hongarije en Tsjechië. Vanuit Nederland levert de B-25 Mitchell, een Spitfire en een Hawker Hunter een gewaardeerde bijdrage. Het wordt een schitterende show die de hele dag duurt, met veel geluid, veel vliegend metaal en vooral de schoonheid van het vliegen. Tekst: Jan van Gent



De Franse marineluchtvaartdienst is met een E-2C Hawkeye op Sanicole. Foto: Jan van Gent

Limburg

Barbecue en Aircraft Solutions

Vanaf het buitenterras van brasserie De Hangaar genieten de 27 leden én gezinsleden op 22 september van het landende en startende vliegverkeer van Maastricht Aachen Airport (MAA). Binnen heeft Hans Erkens een expositie van zijn vliegtuigmodellen opgezet.

terras vindt de eerste activiteit in het post-coronatijdperk plaats. Tussendoor is de excursie naar Aircraft Solutions op MAA, waar oprichter en eigenaar Frank Desmet de Limburgse afvaardiging ontvangt. Behalve hier heeft het bedrijf ook steunpunten in België en Frans-Guyana.

Hoewel het bedrijf voor een groot aantal vastvleugelige toestellen is gecertificeerd, ligt in Maastricht de focus op helikopteronderhoud. Aircraft Solutions is ook een leerbedrijf voor studenten van het Maastrichtse Aviation Competence Centre en de vliegtuigonderhoudsopleiding in Tilburg. Na het bezoek start de

barbecue en is het een gezellig samenzijn van vrienden en kennissen die elkaar al lang niet meer hebben gezien. Tekst: Chris Zielemans

Programma

10 december: lezing over KLu-vliegopleidingen door luitenant-kolonel Erik Starmans in brasserie De Hangaar



Volgens Aircraft Solutions kan je alleen op volledig schoon gepoetste helikopters een beschadiging, krasje, scheurtje of slijtageplek ontdekken. Daarom zijn alle exemplaren glimmend gepoetst alsof ze zojuist uit de fabriek zijn gerold. Foto's: Chris Zielemans



Het basisbezoek in foto's gevangen. Met de klok mee, startend linksboven: kapitein-luitenant Niels Kleingeld tijdens de briefing over het DHC, groepsfoto voor de nieuwe CH-47F D-481, de DH.82A Tiger Moth van de KLu Historische Vlucht en de rondleiding door vrijwilligers daarvan bij de Ryan STM-2 S-16 met op de achtergrond de AT-16 Harvard B-64. Foto's: Alex Knoops

Noord

Vliegbasis Gilze-Rijen

Vliegbasis Gilze-Rijen is op 14 september de bestemming voor 19 leden van regio Noord. Plaatsvervangend Commandant Defensie Helikopter Commando kapitein-luitenant ter zee Niels Kleingeld geeft als eerste een inkijkje in de operaties, de

dagelijkse gang van zaken en de toekomst van de squadrons en onderdelen. Onder leiding van sergeant 1 Elsiera Wijndalumbo bezoekt de groep daarna de lokale traditiekamer en na de lunch 298 Squadron. Kapitein 'Gideon' verzorgt een korte briefing over het squa-

dron, de inzetten en de nieuwe CH-47F MYII CAAS. Daarna kunnen de leden het toestel van dichtbij bekijken. Tot slot is er een bezoek aan de Koninklijke Luchtmacht Historische Vlucht (KLuHV). De vrijwilligers van de KLuHV vertellen vele smakvolle verhalen bij diverse

toestellen in verschillende stadia van onderhoud. Hou voor het restant van het jaar de mailings en website in de gaten. Er zijn nog teveel onzekere factoren om een definitief programma bekend te kunnen maken. Tekst: Alex Knoops

Noord-Brabant en Noord-Limburg

Sander Woonings heeft grote belangstelling voor lucht-archeologie. Hij doet dertig jaar lang onderzoek naar de crash van Spitfire PR.IB van RAF Flying Officer Claude Mervyn

Wheatley op 22 maart 1940. In zijn lezing op 17 september bespreekt Woonings de ontwikkelingen van de militaire luchtfotografie, de vliegopleiding en Wheatley's fatale

fotoverkenningssmissie boven het westelijk Ruhrgebied. Zijn Spitfire wordt neergeschoten door een Messerschmitt Me 109E-1, gevlogen door luitenant Harald Jung van het Duitse Jagdgeschwader 20. Bijzonder is dat Woonings tot tweemaal toe Jung kan interviewen. De Spitfire stort neer bij Herwen, ten zuidoosten van Arnhem. Wheatley zelf komt zo'n tien kilometer verderop terecht bij het Duitse Duffelward. Daar wordt de RAF-vlieger met volledige Duitse militaire eer begraven. Na de oorlog is zijn stoffelijk

overschot overgebracht naar het Reichswald Forest War Cemetery ten zuiden van Kleef. Dit is met 7.654 graven de grootste begraafplaats van het Gemenebest in Duitsland. Woonings spant zich met succes in voor de oprichting van een monument ter nagedachtenis aan Wheatley. Dat staat sinds 22 maart 2020 aan de Puttmanskrib in Herwen, maar is als gevolg van Covid-19 nog niet officieel onthuld. Kijk voor meer informatie op facebook.com/SpitfireN3069/. Tekst: Freek van der Vaart



Links het monument op de plaats waar de Spitfire van de RAF Photographic Development Unit neerstort. Daarbij komt de 26-jarige Flying Officer Wheatley (rechts) om het leven.

Soesterberg

298 Squadron

De Commandant 298 Squadron luitenant-kolonel Niels van den Berg houdt op 21 september een afsluitend diner in het kader 75-jarig jubileum van zijn eenheid. Twee bestuursleden van de regio Soesterberg die actief deelnemen aan de organisatie zijn daarbij aanwezig. Bij de dankbetuigingen wordt de KNVOL expliciet benoemd en bedankt. Voor de squadron-reünie, gepland op 15 april 2022, kan een nog vast te stellen aantal leden van regio Soesterberg aanwezig zijn. Ook voor die bijeenkomst is de regio Soesterberg gevraagd mee te helpen in de organisatie.

Twee dagen later vindt bij 298 Squadron de commando-overdracht plaats, waarbij

Van den Berg het commando overdraagt aan overste Jeroen Peterse. Beiden komen vliegend aan: Van den Berg in een CH-47D en Peterse in een CH-47F MYII CAAS. Naast regiovoorzitter Philip Whittle zijn ook het regiolid en tevens oudste oud-298'er Ted Heijblom en zijn vrouw hierbij aanwezig. De nieuwe commandant verzekert de voorzitter dat hij de nauwe band als partner van regio Soesterberg zal voortzetten.

Programma

23 november: excursie Vlieg-basis Gilze-Rijen, CH-47F MYII CAAS bij 298 Squadron
13 december: lezing 'Activiteiten van de Amerikaanse luchtmacht op 24 december 1944'

Twente



Overste Schols geeft uitleg over het F-35 ops-vest.

Foto: Herman Heino

Regio Twente houdt op 23 september een verenigingsavond met als spreker luitenant-kolonel Guido Schols, Commandant 322 Squadron. Hij praat de aanwezigen bij over de F-35 en alle veranderingen die dit nieuwe wapensysteem brengt voor de hele bedrijfsvoering van het squadron. Veel aspecten van het opereren met de

F-35 worden uitgelegd: de sensoren en hun capaciteiten, de diverse oefeningen die worden gehouden om met de F-35 out-of area te kunnen opereren, de noodzaak voor nieuwe drive-thru-gebouwen voor de flightline en de aanpassing van selectie voor nieuw personeel. Omdat de F-35 zich haast vanzelf vliegt, worden de nieuwe vliegers meer geselecteerd op hun capaciteiten om snel grote hoeveelheid gegevens te verwerken en minder op het traditionele vliegerhandje. Het onderhoudspersoneel wordt veel meer allround ingezet, waarvoor het een bredere opleiding krijgt. De fysieke en de ICT-beveiliging is met een aparte afdeling binnen het F-35-squadron naar een heel nieuw niveau gebracht. Tot slot heeft Schols uitrustingsstukken als de nieuwe G-broek én een F-35-helm meegenomen. Tekst: Arie Blokland

Secretariaten regiobesturen

Deelen

G. van de Klashorst, Nieuwe Ubbergseweg 160, 6522 KN Nijmegen, 06-57368678, deelsecretaris@onzeluchtmacht.nl

Limburg

C.J. Zielemans, Schuttershof 8, 6325 GB Berg en Terblijt, 043-3114042 of 06-54336668, limbsecretaris@onzeluchtmacht.nl

NLAC

J.G.M. Goedings, Asselsestraat 63B 7311 ED Apeldoorn, 06-53350142, nlac@onzeluchtmacht.nl

Noord

H. Mijnheer, Amerweg 41, 9444 PC Grolloo, 06-30717722, noordsecretaris@onzeluchtmacht.nl

Noord-Brabant/Noord-Limburg

M.A.H. van Vorstenbosch, Charpentierstraat 3, 5283 KS Boxtel, 06-34860260, nbnlsecretaris@onzeluchtmacht.nl

Schiphol/Noord-Holland

S. Zuierveld, Veldweg 9, 1359 HC Almere, 06-12429012, schnhsecretaris@onzeluchtmacht.nl

Soesterberg

J.C. van de Weerd, Blekerij 124, 3901 WK Veenendaal, 06-53883412, ssbsecretaris@onzeluchtmacht.nl

Twente

E. Laros, R. Stolzstraat 118, 7558 CD Hengelo, 074-2776595, twsecretaris@onzeluchtmacht.nl

West-Brabant/Zeeeland

M. Kik, Abraham Kuyperssingel 33, 3332 HB Zwijndrecht, 06-22734812, wzbsecretaris@onzeluchtmacht.nl

Zuid-Holland

D. Vring, Wilgenlaan 9, 2231 XA Rijnsburg, 06-12129896, zhsecretaris@onzeluchtmacht.nl

Zuid-Holland

Achter de schermen is het regiobestuur druk bezig om weer regioavonden te organiseren. Rond het verschijnen van deze Onze Luchtmacht hoopt de regio Zuid-Hol-

land het najaarsprogramma te presenteren. Raadpleeg voor info onze regiopagina op onzeluchtmacht.nl of de nieuwsbrief van oktober. Tekst: Dick Vring

Coins



KNVOL Challenge Coin

€ 10,00



F-35 Coin aankomst eerste F-35

€ 20,00

Goodies



Sleutelhanger F-35

in oranje of zilvergrijs € 3,00



Sleutelhanger met KNVOL-opdruk

€ 2,50



Keycord met KNVOL-opdruk

€ 2,50

Badges



**Badge 70 jaar KNVOL /
65 jaar KLu**

€ 6,00



**Badge aankomst
eerste F-35**

€ 10,00



**Beide badges
samen**

€ 15,00

Boeken



Airpower II

Auteurs: Frank Crebas en
Stephan de Bruijn
€ 30,00



Luchtschappen

Auteur: LAM van 't Hof
€ 59,90



**Blue Notes, Het verhaal van de
Dutch Hawker Hunter Foundation**

Auteur: Kees van der Mark
€ 29,95

Overig

Placemats

42 x 30 cm met foto's
van diverse vliegtuigen.
Per stuk € 1,50, vier stuks € 5,00

Opbergmappen

Elk voor twee jaargangen
Onze Luchtmacht
€ 10,00

Bestellen

Genoemde prijzen zijn exclusief verpakings- en verzendkosten. De artikelen zijn op voorraad bij de KNVOL Ledenservice, telefoon 0164-750 258 of e-mail ledenservice@onzeluchtmacht.nl. Na de bestelling ontvangt u een factuur en na betalingsontvangst worden de goederen per omgaande verzonden.